Skrzydlata POLSKA





NR 33 (215) • 14 SIERPNIA 1955 r. • ROK WYDANIA XI • CENA 70 GR

Posiedzenie Rady Samolotowej APRL

W dniu 28 lipca odbyło się drugie posiedzenie nowoutworzonej Rady Samolotowej APRL. Tematem obrad był regulamin I Samolotowych Mistrzostw Polski Lotnictwa Sportowego. W toku dyskusji bardzo szczegółowo omówiono poszczególne punkty regulaminu (który publikujemy na str. 15—16), korygując niektóre określenia zawarte w projekcie wstępnym.

Po raz pierwszy mistrzostwa samolotowe wyłonią najlepszych pilotów spośród juniorów i seniorów. Godne uwagi jest zalecenie Rady, by Komisja Sportowa zawodów przed mistrzostwami rozegrała między sobą wszystkie konkurencje przewidziane regulaminem. Pozwoli to na ostateczne usunięcie ewentualnych braków regulaminu.

(l)



Festiwalowe spotkanie w Centralnym Klubie LPŻ



Z okazji V Światowego Festiwalu Młodzieży i Studentów odbyło się w dniu 5 sierpnia w Centralnym Klubie Łączności LPŻ międzynarodowe spotkanie radioamatorów. W spotkaniu wzięło udział ponad 100 osób przybyłych z 9 krajów.

Szczególnym zainteresowaniem cieszył się demonstrowany model szybowca zdalnie sterowanego „Sterus-1" wraz z kompletną aparaturą nadawczo-odbiorczą. Wśród gości zagranicznych wielu zajmuje się zdalnym sterowaniem modeli. W licznych dyskusjach i rozmowach wymienione zostały cenne doświadczenia techniczne.

Spotkanie, które trwało przeszło 5 godzin i było zakończone wspólnym przyjęciem, upłynęło w bardzo serdecznej atmosferze swobodnej wymiany poglądów technicznych i społecznych. Goście zagraniczni byli zachwyceni tym, że nasza młodzież ma do swej dyspozycji tak pięknie urządzone i wyposażone pracownie i że to wszystko jest bezpłatne.

Na zdjęciu: członek Centralnego Klubu Łączności LPŻ inż. Janusz Wojciechowski objaśnia gościom zagranicznym konstrukcję i działanie najnowszego urządzenia do zdalnego sterowania modeli zbudowanego na lampach subminiaturowych.

Z ostatniej chwili

MELDUNEK Z IV MIĘDZYNARODOWYCH ZAWODÓW MODELARSKICH W CZECHOSŁOWACJI

Jak donosi nasz specjalny wysłannik, na IV Międzynarodowych Zawodach Modelarskich we Vrchlabi w Czechosłowacji odbyły się wszystkie przewidziane programem konkurencje. W kategorii modeli szybowców poszczególne ekipy uplasowały się następująco: 1— Węgry, 2 — Czechosłowacja, 3 — Jugosławia, 4 Rumunia, 5 — ZSRR, 6 — NRD, 7 — Bułgaria, 8 — **Polska.** W kategorii modeli z napędem gumowym: 1 — ZSRR, 2 — Jugosławia, 3 — Węgry, 4 — NRD, 5 — **Polska,** 6 — Rumunia, 7 — Czechosłowacja, 8 — Bułgaria. W konkurencji modeli silnikowych zawodnik nasz W. Stec zajął siódme miejsce, a w konkurencji modeli na uwięzi Bredsznejder i Zawal ósme miejsca.

Po rozegraniu wszystkich konkurencji wyniki zespołowe przedstawiają się następująco: I — Węgry, II — Czechosłowacja, III — ZSRR, IV — Jugosławia, V — Rumunia, VI — NRD, VII — Bułgaria, VIII — Polska.

Bliższe informacje o przebiegu zawodów podamy w numerach następnych.

WITAMY ŚWIĘTO LOTNICTWA

Z NOWYMI pięknymi wyczynami i osiągnięciami witamy tegoroczne Święto Lotnictwa. Nasz dorobek na odcinku sportu lotniczego zwiększyliśmy w minionym okresie o nowe rekordy Polski i świata, o nowe diamenty do Złotych Odznak Szybowcowych, o nowych mistrzów sportu szybowcowego i spadochronowego. W aeroklubach i szkołach coraz więcej szkoli się i lata młodych chłopców i dziewcząt, coraz radośniejszym i żywszym tętnem pulsuje nasze życie lotnicze.

Nadchodzące Święto Lotnictwa przyczyni się niewątpliwie do dalszej popularyzacji wśród społeczeństwa szkolenia i sportu lotniczego. Organizowane pod hasłami V Światowego Festiwalu Młodzieży i Studentów imprezy będą manifestacją naszej woli współpracy międzynarodowej, walki o pokój i przyjaźń między narodami, o dalszy rozkwit naszego ludowego lotnictwa.

Powołane wzorem lat ubiegłych Komitety Organizacyjne — skupiające aktyw i przedstawicieli ZMP, Rad Narodowych, Wojska Polskiego i organizacji społecznych, Zarządów Wojewódzkich i Powiatowych oraz aeroklubów i szkół — powinny wykazać twórczą inicjatywę i inwencję, ażeby tegoroczne Święto Lotnictwa uroczyście i jak najwspanialej uczcić. Zakres środków i możliwości ku temu jest olbrzymi, zaś indywidualne warunki terenowe podyktują najwłaściwsze i najatrakcyjniejsze formy przeprowadzenia Święta.

Tydzień poprzedzający Święto Lotnictwa powinien być nasycony dziesiątkami spotkań w zakładach pracy i instytucjach, załóg i młodzieży ZMP-owskiej z pilotami lotnictwa sportowego i wojskowego. Drogą interesujących odczytów, bezpośrednich i żywych pogadanek, uroczystych wieczornic — należy zapoznać szerokie kręgi naszego społeczeństwa z życiem, pracą i sukcesami naszego ludowego lotnictwa.

Tydzień „otwartych lotnisk" powinien stać się okazją do organizowania masowych wycieczek na lotniska naszych aeroklubów i szkół gdzie należy demonstrować nasz wspaniały sprzęt — wyciągarki, ściągarki, szybowce, samoloty i spadochrony — zaprojektowany przez naszych konstruktorów i wyprodukowany przez przemysł krajowy. Organizowane w spółdzielniach produkcyjnych, PGR-ach i miastach festyny ludowe powinny być połączone ze zrzucaniem najlepszych skoczków spadochronowych: mistrzów sportu, przodujących instruktorów i treningowców. Publiczne festyny, urządzane na otwartych placach i lotniskach, powinny być połączone z wystawami mówiącymi o dorobku naszego lotnictwa w okresie 11-lecia. Loterie książkowe muszą uwzględnić przede wszystkim bliską nam tematykę lotniczą, a ponadto powinny być zaopatrzone w losy premiowane, które będą uprawniały do odbycia lotów pasażerskich nad lotniskami klubowymi. Tą drogą jeszcze bardziej zbliżymy społeczeństwo do lotnictwa.

W dniach Święta szczególnie musimy pamiętać, że naród nasz gorąco kocha lotnictwo i jest dumny ze swych skrzydlatych obrońców. Zaufania, którym nas darzy — nie możemy zawieść, lecz odwrotnie — musimy je utrwalić i pogłębić. Święto Lotnictwa daje nam ku temu olbrzymie możliwości, których nie wolno zaprzepaścić.

JERZY ŚWIĄTEK

WARSZAWA — WIEDEŃ nowa polska linia lotnicza

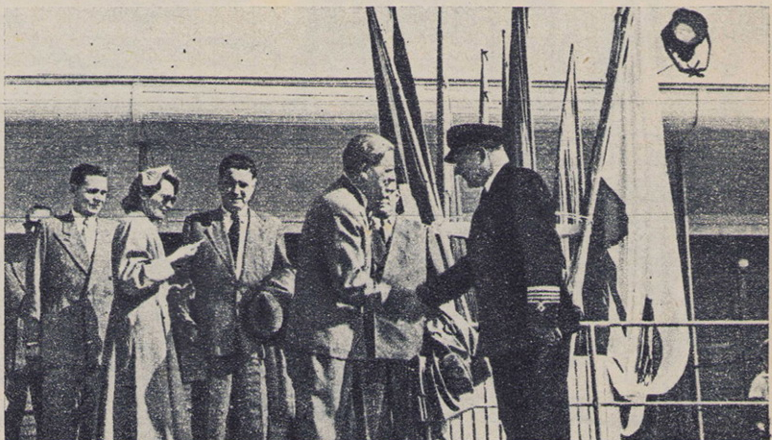
W dniu 29 lipca o godzinie 8.25 z Warszawy do Wiednia wystartował samolot SP-LNB, rozpoczynając tym lotem regularną komunikację powietrzną między stolicami Polski i Austrii.

Uroczystość otwarcia nowej linii lotniczej, mającej niewątpliwie duże znaczenie dla dalszego rozwoju stosunków z Austrią, odbyła się w godzinach rannych w Centralnym Porcie Lotniczym Warszawa-Okęcie. Do aktu dokumentującego otwarcie nowej linii komunikacyjnej wpisali się: Wiceminister Transportu Drogowego i Lotniczego — tow. Burgin, Ambasador Austrii p. Gohn, Dyrektor PLL „Lot" — tow. Minorski i osoby uczestniczące w pracach związanych z eksploatacją nowej linii.

Wyżej wymienieni brali udział w inauguracyjnym locie na trasie Warszawa-Okęcie — Wiedeń — Schwachat. Pierwszy lot odbył się na nowoczesnym samolocie, jakim jest „Ił-14", z załogą: kpt. kpt. Grabowski i Pełka — piloci, Langiewicz — radiooperator, Sawicki — mechanik pokładowy oraz Łachna — stewardessa.

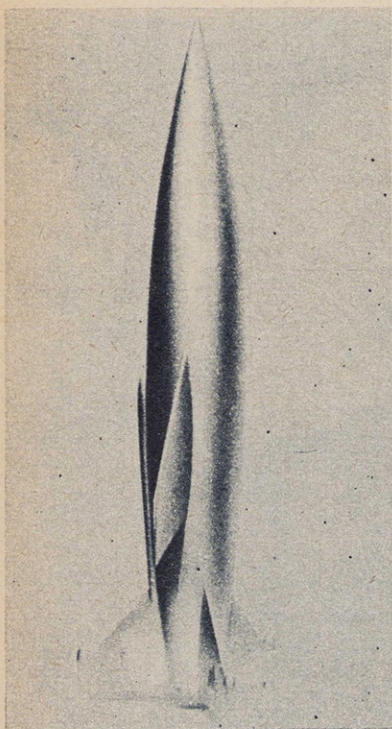
Samolot „Ił-14" odległość Warszawa — Wiedeń pokonuje w czasie 2 godz. 20 min. Samoloty PLL „Lot" odlatywać będą do Wiednia w każdy wtorek i piątek. Cena biletu na nowej trasie wynosi 291 zł.

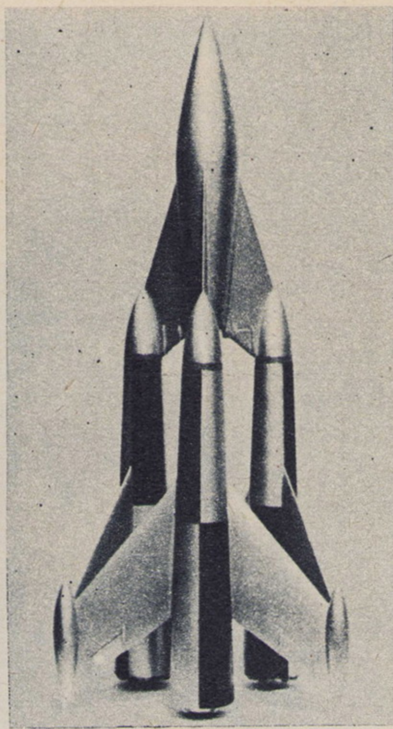
P. E.



Delegacja rządowa PRL podczas otwarcia linii lotniczej Warszawa—Wiedeń Wicemin. TDiL J. Burgin przyjmuje raport od kapitana samolotu Grabowskiego

Foto: WAF, Jaśko i SP





Radzieckie osiągnięcia w dziedzinie astronautyki

„Sztuczny satelita ziemi" będzie uruchomiony w niedalekiej przyszłości

W Kopenhadze odbyła się ostatnio doroczna konferencja astronautyczna z udziałem około 100 delegatów, reprezentujących 19 krajów z 5 kontynentów. W konferencji biorą udział dwaj obserwatorzy radzieccy — członek Akademii Nauk ZSRR L. I. Siedow i prof. K. F. Ogrodnikow.

Na konferencji prasowej, jaka odbyła się w gmachu poselstwa radzieckiego w Kopenhadze. L. I. Siedow mówił o pracy uczonych radzieckich w dziedzinie astronautyki.

„Przy Akademii Nauk ZSRR — powiedział L. I. Siedow — utworzono międzywydziałową komisję, która koordynuje prace badawcze w dziedzinie komunikacji międzyplanetarnej. Komisja ta składa się z uczonych różnych specjalności. Do udziału w jej pracach wciągnięto kilku wybitnych specjalistów. W ostatnim czasie w ZSRR przywiązuje się wielką wagę do problemów badawczych, dotyczących realizacji komunikacji międzyplanetarnej, a przede wszystkim do sprawy utworzenia „sztucznego satelity Ziemi". Inżynierowie, konstruktorzy i pracownicy naukowi, zajmujący się i interesujący techniką rakietową, doskonale uświadamiają sobie realność technicznych projektów utworzenia sztucznych satelitów.

Moim zdaniem — powiedział Siedow — w ciągu najbliższych paru lat można będzie uruchomić „sztucznego satelitę Ziemi", przy czym istniejące techniczne możliwości utworzenia „sztucznych satelitów" o różnych rozmiarach i różnej wadze.

Z punktu widzenia techniki możliwe jest utworzenie satelity o większych rozmiarach aniżeli zapowiadają to czasopisma, z którymi mieliśmy możność zapoznać się dziś powierzchownie. Realizacji radzieckiego projektu można oczekiwać w stosunkowo niedalekiej przyszłości. Nie podejmuję się określić bardziej ściśle daty.

Mamy nadzieję — mówił Siedow — że już na tym kongresie omówione zostaną konkretne problemy związane z utworzeniem „sztucznego satelity". Wydaje mi się, że przyszedł czas, kiedy można poświęcić wiele uwagi i znaczne środki wspólnym wysiłkom nad utworzeniem „sztucznego satelity" i przestawić potencjał wojskowy w dziedzinie techniki rakietowej na pokojowe i szlachetne cele rozwoju lotów międzyplanetarnych. Sądzę, że taka praca byłaby doniosłym wkładem do sprawy zlikwidowania zimnej wojny i przyczyniłaby się do utrwalenia pokoju".

Wypowiedź uczonego radzieckiego wywołała duże zainteresowanie dziennikarzy.

W toku obrad konferencji astronautycznej, po wysłuchaniu referatów, postanowiono utworzyć specjalną komisję, która opracuje program międzynarodowych badań i doświadczeń w dziedzinie zbudowania sztucznego satelity Ziemi i realizacji lotów międzyplanetarnych. Program ten ma być przedstawiony do zatwierdzenia UNESCO.

NASZA OKŁADKA: Hinduski uczestnik Festiwalu — Misrilal Jayaswal w otoczeniu polskich modelarzy. Na swym rowerze sympatyczny Hindus odbywa podróż dookoła świata.
Foto: B. Koszewski

Na zdjęciu wyżej — z lewej: Model rakiety kosmicznej z napędem energią jądrową. Z prawej: Model czterostopniowej rakiety międzykontynentalnej z napędem paliwem chemicznym. Projekt i wykonanie — Z. Gryglicki, asystent Instytutu Transportu.
Foto: R. Krajczyński

PRZED ODLOTEM DO BUŁGARII

Centralny Port Lotniczy-Okęcie. Godzina siódma rano, dnia 2 sierpnia. Nasi reprezentanci spadachronowi mają twarze pogodne. Siedzą przy stolikach i piją herbatę. Ubrani w popielate garnitury z naszytymi herbami państwowymi na lewej kieszeni, wyróżniają się wśród innych podróżnych czekających w obszernym hallu.

Chłopcy ci nie tak dawno jeszcze przybywali na obozie w Nowym Targu, przygotowując się do Międzynarodowych Zawodów Spadochoronowych w Bułgarii. W zawodach tych — oprócz gospodarzy i naszych skoczków — wezmą udział spadochroniarze Albanii, Czechosłowacji, Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej, Mongolii, Rumunii, Węgier, Niemieckiej Republiki Demokratycznej i Związku Radzieckiego. Program przewiduje rozegranie czterech konkurencji, przy czym zawodnicy wykonywać będą po jednym skoku, a mianowicie: skok na celność lądowania z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu do koła o średnicy 300 m; skok na celność lądowania z wysokości 1500 m z 20-sekundowym opóźnionym otwarciem spadochronu (dopuszczone jest korzystanie z sekundomierza) do koła o średnicy 300 m (oprócz celności punktowany jest czas i styl spadania); skok z wysokości 2200 m z 30-sekundowym opóźnionym otwarciem spadochronu, przy czym punktowany jest tylko czas i styl spadania; skok grupowy na celność lądowania z wysokości 1000 m do koła o średnicy 300 m. Jest to skok na linę z samolotu „Li-2".

Ciekawą inowacją jest punktacja w klasyfikacji indywidualnej. Otóż po rozegraniu pierwszej konkurencji zostanie wyłonionych 15 mężczyzn i 5 kobiet, po drugiej konkurencji 10 mężczyzn i 4 kobiety, a po trzeciej konkurencji 7 mężczyzn i 3 kobiety. Skoczkowie ci przystąpią do powtórzenia każdej konkurencji. Taki sposób ponownej eliminacji najlepszych skoczków po każdej rozegranej konkurencji, aczkolwiek nie eliminuje pozostałych uczestników, jednak ma poważny wpływ na ogólną punktację i wyłonienie absolutnych mistrzów poszczególnych konkurencji oraz mistrza MZSpad.

Na chwilę przed startem zamieniam kilka słów z trenerem naszych skoczków spadochronowych, Mistrzem Sportu Zbigniewem Chronikiem. Pełen młodzieńczego zapału, energii i pracowitości — które to cechy wykazał w przygotowaniu polskiej drużyny do MZSpad. — cieszy się on wielkim autorytetem wśród skoczków.

— Jak wypadł obóz przygotowawczy i eliminacje?

— Obóz spełnił swoje zadanie. Nasz program treningu opierał się na regulaminie MZSpad. w Bułgarii. Na obozie przygotowawczym każdy z uczestników wykonał 30 skoków. Osiągnięto szereg dobrych wyników w skokach na celność lądowania. Uzyskano piękny wynik w skoku grupowym z 1 000 m, lepszy od rekordu światowego.

— Kto będzie reprezentował nasze barwy?

— Po dokładnej ocenie 30 skoków postanowiono wytypować polską reprezentację w składzie: Waldemar Bołotowicz (Aeroklub Wrocławski), Jan Cierniak i Antonina Chmielarczyk (Aeroklub Krakowski), Jacek Haszlakiewicz (Aeroklub Tatrzański) i Józef Wójcik (Aeroklub Warszawski). Na rezerwowych skoczków powołano: Romana Lewandowskiego i Jerzego Łoboddę.

— Czy możecie coś powiedzieć o poziomie naszych skoczków oraz o samym wyjeździe do Bułgarii?

— Poziom naszej reprezentacji jest na ogół wyrównany. Trzeba stwierdzić, że w konkurencji międzynarodowej polscy spadochroniarze startują po raz pierwszy. Dlatego też jedziemy przede wszystkim po doświadczenia, nie rezygnując jednak z walki sportowej. Trudno coś poza tym przewidzieć. Mało wiemy o klasie jaką przedstawiają nasi przeciwnicy, naturalnie poza skoczkami radzieckimi. Dlatego też wyjazd ten będzie dla nas miernikiem w ocenie poziomu zarówno własnego, jak i naszych przeciwników. Ponadto nasz udział w zawodach w Bułgarii stanie się cenną wskazówką do przygotowania polskiej reprezentacji na Spadochronowe Mistrzostwa Świata, które odbędą się w przyszłym roku w Związku Radzieckim.

Kończę rozmowę, bo zbliża się już godzina odlotu. Wychodzimy z poczekalni idąc całą grupą w stronę srebrnego samolotu Węgierskich Linii Lotniczych. Żegnam skoczków, którzy kolejno wchodzą po schodkach do maszyny. Ściskamy sobie silnie dłonie, nie słychać słów konwencjonalnych życzeń. Oczy wesołe i zarazem stanowcze — mówią więcej jak słowa.

Zagrały silniki. Samolot zaczął kołować na start. Odprowadzając wzrokiem oddalającego się „Li-2", czuję jeszcze na swojej dłoni pewny i serdeczny uścisk Chronika, Wójcika, Lewandowskiego — zresztą wszystkich tych, którzy polecieli do Bułgarii bronić barw Polski w sporcie spadochronowym.

TADEUSZ MALINOWSKI

KIERUNEK CZAN-TIA-KOU

Dnia 4 sierpnia z Centralnego Portu Lotniczego na Okęciu w Warszawie odlecieli do Chin dwaj polscy rekordziści świata — pilci szybowcowi Jerzy Wojnar i Jerzy Popiel. Naszym wyczynowcom towarzyszy znany meteorolog lotniczy prof. Władysław Parczewski, który ostatnio został odznaczony przez Radę Państwa Złotym Krzyżem Zasługi za wysokie osiągnięcia w dziedzinie meteorologii szybowcowej.

Nasi szybownicy wraz z prof. Władysławem Parczewskim zapoznają się w Chinach z warunkami meteorologicznymi, jak również z możliwością wykonywania lotów wyczynowych.

WCZORAJ MODELARZ DZIŚ PILOT ODRZUTOWCA



Ppor. pilot Józef Raże po bezpośrednim przygotowaniu do lotów jeszcze raz sprawdza punkty orientacyjne trasy.

ZAMIŁOWANIE Józefa Rażego do lotnictwa datuje się od dziesięciu lat, to jest od dnia, gdy przestąpił próg modelarni lubelskiego aeroklubu. Budował modele z zapałem, a jednocześnie marzył w skrytości o tym, aby zająć kiedyś miejsce za sterem prawdziwego samolotu.

Modele Rażego odznaczały się starannym wykonaniem, co niewątpliwie miało duży wpływ na uzyskane wyniki w czasie zawodów. Z biegiem lat wyniki te były coraz lepsze. Do sukcesów zalicza dziś Józef Raże wynik swego modelu na uwięzi, który w czasie Ogólnopolskich Zawodów Modeli Latających w r. 1948 zajął w silnej konkurencji trzecie miejsce. Na tych samych zawodach model szybowca wykonany przez Rażego zajął drugie miejsce.

Raże postanowił zostać instruktorem modelarstwa, a jednocześnie konsekwentnie realizować swój plan zdobycia przestworzy. Z wyróżnieniem kończy kurs pilotażu szybowcowego, w którym to sporcie uzyskuje pierwszy sukces zdobywając diament do Złotej Odznaki Szybowcowej za przewyższenie ponad 5000 m.

I oto za wzorowe wywiązywanie się ze swych obowiązków zawodowych i aktywność w pracy społecznej Józef Raże został skierowany do Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

Dzisiaj jest pilotem odrzutowego samolotu myśliwskiego.

*

Ciemna, bezksiężycowa noc otuliła lotnisko. Drogami dojazdowymi ciągną na start samochody obsługi, inne holują samoloty.

Tu i ówdzie żarzy się światło latarek. To mechanicy jeszcze raz obrzucają wzrokiem przygotowane do lotu maszyny.

Przyczajone lotnisko nagle ożyło. Postacie nabrały ruchu, padają rozkazy, słychać charakterystyczny stukot narzędzi.

Ludzie w skórzanych hełmofonach zajmują miejsca w kabinach. Na falach eteru płyną rozkazy i meldunki. Włączono już światła pozycyjne.

Do maszyny znajdującej się na stoisku podchodzi pilot ppor. Raże. Technik samolotu składa mu meldunek o gotowości bojowej samolotu. Z wprawą przystępuje pilot do przeglądu rozpoczynając go od dyszy wlotowej w lewo. Kontroluje podwozie, luczki...

— W porządku — oznajmia technikowi po dokonaniu przeglądu. Następnie zajmuje miejsce w kabinie i wykołowuje na start.

Gotowe!

W słuchawkach słyszy głos kierownika lotów: „Startować zezwalam". Zapalają się czerwone światła wzdłuż pasa startowego. Ciemność nocy raz po raz rozbłyskuje płomieniami wylatującymi z dyszy samolotu. Rośnie z sekundy na sekundę huk silnika. W chwilę później samolot pędzi już po pasie, mijając czerwone światła lamp. Po kilku sekundach jest już w powietrzu, niewidoczny, pochłonięty mrokiem nocy.

Warunki lotu są ciężkie, widzialność — słaba przed startem — teraz jeszcze bardziej się pogorszyła.

Raże całą uwagę skupia na przyrządach. Są one jego najwierniejszym druhem, one wskazują mu drogę w ciemnościach. Doskonała znajomość urządzeń kabiny, a co ważniejsze precyzja ruchów przy posługiwaniu się tymi urządzeniami pozwala mu bezbłędnie pilotować maszynę.

Maszyna leci otulona rzadką mgłą, rzekłbyś nurza się w mleku. Ani na chwilę jednak pilot nie zbacza z wyznaczonej trasy. Busola, sztuczny horyzont, zegarek, mapa — wzrok pilota prześlizguje się po nich kontrolując lot.

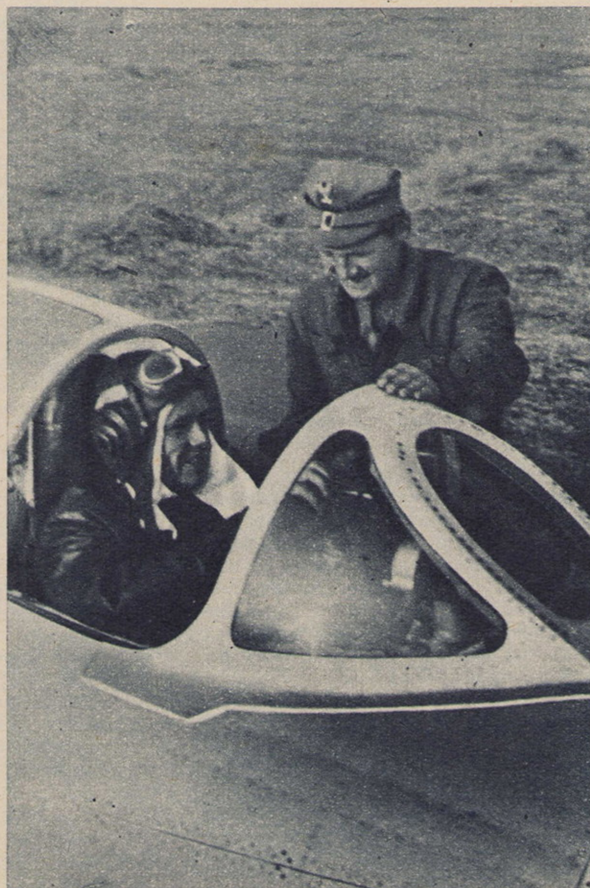
Wreszcie nadchodzi moment lądowania. Pilot podwaja uwagę, gdyż zdaje sobie sprawę z trudności, jakie go teraz czekają. Raże z wprawą manewruje maszyną. Pas startowy muska światło reflektora. W sekundę później samolot zawisa tuż nad pasem i lekko dotyka kołami ziemi. Milknie wyłączony silnik. Nadbiegają mechanicy. Raże wychodzi z kabiny, aby zameldować kierownikowi lotów o wykonaniu zadania. Jest wyraźnie ucieszony z oceny. Zadanie wykonał wzorowo, wnosząc wkład w dzieło umocnienia gotowości bojowej pułku.

*

Ppor. Józef Raże jest przodującym pilotem swej jednostki lotniczej. I dlatego właśnie reprezentuje Wojska Lotnicze jako delegat na V Światowym Festiwalu Młodzieży i Studentów. Były modelarz lotniczy, dziś wzorowy pilot samolotu odrzutowego — w pełni zasłużył na to wyróżnienie.

ADAM SPYTEK





Zdjęcie lewe: Sprawdzenie wraz z technikiem samolotu przed lotem — to obowiązek każdego pilota. Ppor. Raże czyni to z całą skrupulatnością. Jak widać z zadowolonych uśmiechów obu towarzyszy — wszystko jest w najlepszym porządku. Po prawej: A teraz można już z czystym sumieniem oczekiwać na sygnał do startu.

Foto: Kaczmarczyk (3)

JANUSZ MEISSNER

Trzy DIAMENTY



(7) FRAGMENTY POWIEŚCI

Ilustr. J. M. WOJCIECHOWSKI

Pomyślał, że wewnątrz tej szczytowej części chmury mógłby „wykręcić" jeszcze paręset metrów i już miał w nią wejść, gdy w tem spośród atłasowych kłębów na wprost niego wyłoniła się ciemna sylwetka szybowca i gwałtownie zaczęła się zbliżać, rosnąc w oczach. Pędziła prosto na spotkanie „Jaskółki", łeb w łeb i skrzydło w skrzydło, jakby tamten pilot oślepł pod wpływem nagłego blasku. Ukazała się tak niespodzianie i tak blisko, że Szary, zaskoczony tym spotkaniem, omal nie krzyknął. Krótkie, szybko po sobie następujące myśli sypnęły mu się przez głowę, jak iskry spięć elektrycznych:

To ten, co był pode mną! Nie, chyba inny! Nie widzi mnie! Zderzymy się... Skręcić! Wyminąć!

Na mgnienie oka zawahał się: w prawo, czy w lewo? W dół, czy w górę?

Pociągnął drążek sterowy ku sobie, aż do oporu nacisnął lewy pedał, skontrował lotką. „Jaskółka" prysnęła w górę, zwaliła się w lewo, poszła w korkociąg, zapadła z powrotem w kłębiącą się poniżej białą, gęstą parę, zaczęła drgać od pędu.

Wyprowadzić — pomyślał. — Pode mną są wzgórza.

Wyrównał stery. Szum i świst wzrósł jeszcze, a potem złagodniał, przycichł.

Szary odetchnął. Udało się tym razem.



Spojrzał na wysokościomierz; miał pod sobą tysiąc metrów. Zaczął się zastanawiać jak daleko zniósł go wiatr; jego i chmurę, w której teraz — jak sądził — krąży na oślep jeszcze inny szybowiec. Lecz prawdopodobieństwo znalezienia trafnej odpowiedzi na to pytanie było niewielkie. Wchodząc w chmurę nie troszczył się o tę sprawę i nie pamiętał nawet na jakiej wysokości rozpoczął lot ślepy; nie umiałby też odpowiedzieć z całą pewnością jak długo trwało zanim się przebił przez obłok i czy wydostał się tam w górze bliżej jego podwietrznej, czy też nawietrznej strony. Potem — to spotkanie, omal nie zderzenie, i — korkociąg... W jakim kierunku wyprowadził? Czy to było półtorej zwitki, czy więcej? Czy minął już łańcuch wzgórz, czy też znajduje się nad ich szczytami?

Rozmyślał o tym siedząc w kabinie jakby odciętej od świata, pogrążonej w jednostajnej, nieprzeniknionej bieli, i nasłuchując z niepokojem, czy gdzieś w pobliżu nie rozlegnie się charakterystyczny poszum skrzydeł tamtego szybowca. Wtem usłyszał go! Nie wiedział: na lewo, czy na prawo? Lecz to trwało tylko sekundę i ucichło.

— Tak, jakby nas minął w zakręcie — zwierzył się „Jaskółce".

Postanowił zejść niżej, lecz w tej samej chwili szum przemknął obok niego znowu — tuż, blisko! Szary miał wrażenie, że tym razem minęli się o metr... Tamten przeleciał albo nad nim, albo pod nim, jakby krążył w tę samą stronę, tylko z większą prędkością...

W końcu się z nim zderzę — pomyślał z bijącym sercem. — Odejść, póki czas — na prawo w dół!

Przełożył stery i ledwie to uczynił, zanim jeszcze zdążył sięgnąć ręką do dźwigni, aby otworzyć hamulce — usłyszał głośne, żałosne buczenie, które jednak tym razem nie umilkło, lecz trwało nadal, przeciągle, coraz wyraźniejsze, towarzyszące mu w głębokim zakręcie, jakby całe wnętrze obłoku wydawało ten dziwny, niepokojący odgłos.

Nie mógł tego pojąć, dopóki nie dotknął rękojeści sterującej napędami hamulców. Gdy ją wreszcie namacał dłonią, poczuł, że dźwignia drga lekko, jakby obluzowana w swoich łożyskach i nagle zrozumiał: hamulce są niedomknięte!

Zamiast otworzyć, zamknął je do końca i — buczenie natychmiast ustało.

— Niech cię licho! roześmiał się na głos. — A ja myślałem...

Zawstydził się swego zdenerwowania. Popisałem się! — pomyślał.

Spojrzał na przyrządy. Wariometr wahał się w pobliżu zera, wysokościomierz wskazywał dziewięćset metrów, szybkościomierz około siedemdziesięciu. Busola wykręcała w lewo — zapewne wskutek inercji.

Tak czy owak, należało wreszcie wyjść z chmury; niebezpieczeństwo starcia z szybowcem, który mógł jeszcze krążyć gdzieś wyżej, bynajmniej nie minęło, jakkolwiek nie było tak groźne, jak to się mogło wydawać przed chwilą. Lecz Szary nie chciał ryzykować zejścia w dół. Nadal nie wiedział, gdzie się teraz znajduje i czy podstawa chmury nie sięga szczytów najwyższych wzgórz. Gdyby tak było, zejście pionowe groziło zderzeniem z niewidoczną ziemią. Postanowił zatem wydostać się z tej pułapki lotem ślizgowym w kierunku lotniska na bezpiecznej wysokości.

— Tu jednak natrafił na nową trudność: busola w żaden sposób nie chciała się ustatkować. Przy najmniejszej zmianie szybkości kręciła głową, wskazując północ raz w prawo, raz w lewo, jakby ogarnęły ją wątpliwości czy biegun magnetyczny nie zmienił swego położenia. W zakręcie natomiast była tępa jak koło osadzone na zardzewiałej osi: gdy Szary próbował poprawić kurs, na który się po dłuższej chwili zdecydowała, tkwiła nieruchomo w miejscu, nie reagując wcale, aż nagle, nie wiadomo dlaczego, ruszała ociężale i toczyła się o kilkadziesiąt stopni, aby wskazać zachód tam, gdzie poprzednio miało być południe, lub na odwrót.

Wskutek tych jej niemrawych kaprysów, a może zwykłych oszustw, szybowiec przez dłuższy czas błąkał się na oślep w białej wacie, nie znajdując z niej wyjścia, aż wreszcie Szary zaczął podejrzewać, że kręci się w kółko, lub, że cumulus przeistoczył się w chmurę warstwową, która się rozciąga do nieskończoności.

Tymczasem „noszenie" ustało zupełnie i strzałka wariometru opadła poniżej zera. Szarego znów zaczął ogarniać niepokój. Co będzie, jeżeli nie dociągnie do lotniska? Jeżeli zbłądzi? Co — jeżeli ta głupia chmura obniżyła się aż do ziemi?

Wtem wprost przed sobą zobaczył wąski promień słońca przedzierający się przez jakąś lukę wśród postrzępionych kłaków pary. Zwiększył szybkość i nagle wypadł z białych tumanów na wolną, rozległą przestrzeń pod błękitem nieba.

Natychmiast spojrzał w dół. Dokoła ciemniały lasy spływające po łagodnych stokach, w dolinach między nimi sunęły wolno zielone i płowe prostokąty pól, na prawo czerwieniły się dachy domów, tor kolejowy błyskał wypolerowanymi szynami, popielata od kurzu szosa skręcała pomiędzy dwoma rzędami drzew, a za nią leżało lotnisko.

Aleksandrowice! — pomyślał zdziwiony. — Tak blisko?!

Obejrzał się na ów cumulus, z którego wyskoczył przed paru minutami.

Cumulus! Pęczek rzodkiewek, nie cumulus! Mogło się zdawać, że „Jaskółka" w ogóle się w nim nie pomieści...

— I my w tym małym świństwie, w tym funcie pierza kołowaliśmy — prawie godzinę! — powiedział do niej.

Raz jeszcze pogardliwym spojrzeniem objął rozpadającą się chmurę. Strzępki białej pary odrywały się od niej, płynęły obok, znikały. Niebo usiane przedtem wyniosłymi kłębiastymi obłokami pustoszało, nabierało głębi ciemniejąc coraz bardziej w zenicie. Tylko pomiędzy szybowcem a lotniskiem żeglował pojedynczy, samotny obłoczek, sunąc na równym poziomie ze skrzydłami „Jaskółki".

Szary nawet nie myślał go omijać — leciał wprost na niego, mając za sobą niskie słońce, którego promienie padały złotą ulewą na biel puszystej, aksamitnej chmurki.

Wtem, gdy miał zanurzyć się w tej bieli aby ją rozpruć i przeszyć na wylot, ujrzał przed sobą cień — cień „Jaskółki", jakże podobny do sylwetki innego szybowca, lecącego naprzeciw!

Uśmiechnął się: kolizja z cieniem... Przed godziną uległ podobnemu złudzeniu. Teraz wydawało mu się to śmieszne, ale tam...

Przemknął przez obłok rozdzierając go na strzępy, które zawirowały w kędzierzawych strugach pędu. Zorientował się gdzie jest północ, spojrzał na busolę, chcąc przyłapać ją na gorącym uczynku, i potrząsnął głową: kurs zgadzał się w zupełności ze wskazaniami podziałki na róży wiatrów...

„Praktyka, sparaliżowana kaczko, praktyka!" — mawiał w takich okolicznościach Polek Dytyński...

Stefcia Czubrytówna boczyła się na Szarego, ponieważ od paru tygodni — od owej uroczej wspólnej wycieczki do Wisły — nie miał czasu ani na przejażdżki motocyklem, ani nawet na dłuższe spotkania. Widywali się raczej przypadkowo, podczas południowych przerw w pracy, lub jeśli ona wieczorem czekała u bramy ogrodu na jego powrót z lotniska. Nawet wtedy tylko na chwilę zatrzymywał motor pod płotem, żeby z nią zamienić kilka słów, i odjeżdżał do domu.

CIĄG DALSZY NASTĄPI



JÓZEF RATAJCZAK

W OBSERWATORIUM

Na niebie dokoła nas
łuk widnokręgu rozpięty.
Cisza ogromna trwa,
płyną gwiazdy i planety.

W kosmosu bezmierne tło
wznosimy powoli i ciężko
atomem mocarną dłoń,
wzrok uzbrojony w teleskop.

Sięgamy uparcie wzwyż
by w ruchu planet poznawać
kopernikowską myśl
mądre, marksowskie prawa.

I jeszcze nadejdzie czas —
do Marsa uda się dotrzeć.
Zaczniemy szukać wśród gwiazd
ziemi — planety najdroższej.

Nasze szkoły lotnicze (1)

JERZY ZARĘBSKI

AKADEMIA WYCZYNU

SZYBOWISKO to, znane dziś szeroko w całej Polsce, a bardzo także nieobce dla ucha szybowników innych państw Europy z racji swego dzisiejszego charakteru bazy dla wykonywania dalekich przelotów rzędu 300 i 500 km, nieco... inny miało wygląd 10 lat temu. Przed przybyszem z głębi kraju roztaczała się wprawdzie, tak jak i dziś, szeroka równina lotniska obramowanego iglastymi zagajnikami, tak samo jak dziś wabiły oczy pasemka wzgórz po północnej stronie (ile tam jeżyn, a i dziki też się trafiają), a kompletna cisza i spokój okolicy wpływały kojąco szczególnie na ludzi z wielkich miast, przyzwyczajonych do zgiełku, ruchu i hałasu.

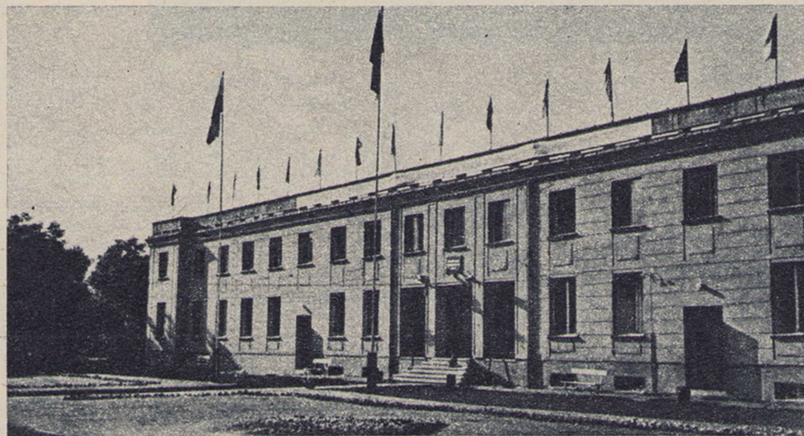
Było tu więc w roku 1945 bardzo cicho, uroczo, sennie. W maju na betonowej płycie przed hangarem pozostawionym cało przez uciekających hitlerowców stanęło dwóch ludzi. Józef Dobrzański i Tadeusz Ruciński przybyli tu zdaleka, wiedzeni chęcią zbadania terenu, bo jak doszły do nich pokątnymi drogami wieści — miały tu ponoć być skarby wielkiej wartości dla szybowników: duża ilość sprzętu, jakieś zabudowania, no i obszerny hangar.

Nie omylili się. Zwycięska ofensywa Armii Radzieckiej jak huragan zmiotła na swej drodze hitlerowskie dywizje, odrzucając je daleko na zachód. Z otoczonego pobliskiego Grudziądza co ważniejsze „szyszki" sztabowe garnizonu hitlerowskiego uciekały jak szczury z mającego zatonąć okrętu — na pokładzie kilku „Storchów", startujących z jednej z ulic miasta. Radzieckie myśliwce zbierały krwawe żniwo... Teren szkoły szybowcowej w Lisich Kątach szybko znalazł się w rękach wyzwolicieli, nienaruszony, niezniszczony. W okolicznych lasach znajdowano bogate trofea wojenne, nawet w postaci opuszczonych samolotów, pozostawionych w toku „planowego skracania frontu" przez wojska Adolfa.

Dobrzański i Ruciński zostali tu. Zamierzali zacząć latać. Dokonawszy zwiadu w okolicach, zwerbowali do towarzystwa Zygmunta Zaborowskiego, który pracował wówczas na kolei. Jakim cudem dowiedzieli się, że jest on fachowcem lotniczym — nie wiadomo. Pozostanie to tajemnicą ich „szybowcowego węchu". A Zaborowski, który ściągnął do Lisich wraz z synem Zbigniewem, był niezwykle cennym przybyszem — znał się dobrze na robocie warsztatowej, jeszcze z czasów przedwojennych, kiedy to pracował jako majster w oficerskiej szkole lotniczej.

Pionierzy zaczęli działać. Uzyskawszy formalne zezwolenie u władz radzieckich zaczęli próby latania. Samolotów do holu oczywiście nie było. Zresztą, nawet gdyby były, któżby na nich potrafił wystartować? W ręce zapaleńców dostał się pewnego dnia nie kto inny, tylko...niemiecki instruktor szybowcowy, który szkolił w Lisich Kątach za czasów okupacji. Od niego młody Zaborowski wydobył informacje jak należy uruchomić wyciągarkę i w jaki sposób ją używać. Zaczęło się oblatywanie gotowych do startu SG-gów, „Jeżyków", „Olimpii"...

Początek był trudny. Garstka ludzi w lasach lisikąckich nie była samotna. Zaopiekował się nią po ojcowsku inżynier Wiktor Leja, który przybył do Bydgoszczy w styczniu 1945 roku na czele specjalnej grupy operacyjnej, mającej z ramienia Resortu Poczt i Telegrafów przy PKWN zadanie zabezpieczania w rejonie Pomorza obiektów przekazywanych przez władze radzieckie w ręce ludowych władz polskich. Grupa inż. Leji dostała m. in. polecenie utworzenia Ośrodka Organizacji Szybownictwa. Ośrodek ten utworzono w szybkim czasie, zorganizowano także przy nim warsztaty lotnicze — z siedzibą w Bydgoszczy.



Widok na piękny budynek Szkoły Szybowcowej w Lisich Kątach.

Umacniała się stopniowo ludowa władza na tych terenach. Czasy były jeszcze gorące, niebezpieczne, wojna trwała. Ale ludzie byli odważni, gorąco oddani sprawie budownictwa podstaw ludowego szybownictwa. Nic ich nie odstraszało. Bywało też i tak, że lecąc samolotem z Bydgoszczy w teren, członkowie grupy operacyjnej zostali kilkakrotnie ostrzelani w powietrzu przez hitlerowskie „Messerschmitty"... Następnie ich loty ochraniały już radzieckie „Jaki".

Do dziś dnia ludzie w Lisich Kątach wspominają nazwiska tych z grupy operacyjnej, którzy im pomagali: Wiktora Leji, Romualda Flacha, Władysława Gawlika, Markiewicza. Wdzięczności nie ograniczają płynące szybko lata...

Samorzutnie powstałe w Lisich Kątach koło szybowcowe, bo tak nazwali się ludzie stanowiący pierwszy oddział przybyszów na te tereny, z dnia na dzień nabierało rumieńców życia. Zaczynali napływać z okolic ci, co albo umieli już trochę latać, albo mieli chęci nauczenia się tej sztuki. Pierwszymi ich profesorami byli Dobrzański i Ruciński. Loty z biegiem czasu stawały się coraz bardziej odważne, próbowano już latać nad zboczem, nie mając żadnych w tym doświadczeń. Ot tak, „na wariata"... Udawało się. Jeden drugiemu gorączkowo, w podnieceniu przekazywał doświadczenia, każdy lot — miał w sobie posmak wielkiej przygody i awanturnictwa.

Przez cały rok 1945 komunikacja z najbliższym ośrodkiem miejskim — Grudziądzem odbywała się „per pedes", czyli pieszo. Maszerowali wytrwale z samego rana 9 km, tą samą drogą wracali wieczorem do domu, zmęczeni, ale szczęśliwi. Dopiero następnego roku wykombinowali samochód (gruntowna przeróbka ze starego wraku) i wówczas zaczęły się luksusowe dojazdy. Robiono co się tylko dało — wyremontowano nawet pięknie starą stację benzynową, jakby w przeczuciu, że niedługo się przyda.

W połowie roku 1946 przybył kiedyś do Lisich inż. Leja i zaproponował — zobaczywszy na miejscu rzetelną robotę — założenie aeroklubu. Propozycję przyjęto z entuzjazmem — powstał formalnie Aeroklub Grudziądzki. Pierwszymi członkami jego sekcji szybowcowej stali się właśnie zapaleńcy, którzy przybyli do Lisich Kątów w 1945 roku oraz ich towarzysze.

Pewnego jesiennego dnia 1946 roku nad lotniskiem w Lisich Kątach zahuczały silniki samolotów. Dziesięć „Po-2" zatoczyło krąg i podeszło do lądowania. Radzieccy piloci uścisnęli dłonie zdumionym „Robinsonom" i... powiedzieli, że im te samoloty przekazują.

Wprost im mowę odebrało. Dorwali się do maszyn, jak pustynni wędrowcy do źródła w oazie. Już na drugi dzień zaczęła się nauka latania na holu. Pierwszą linkę holowniczą, którą stanowił nielichej grubości 30-metrowy powróz, zaczepiono jednym końcem do kadłuba szybowca, drugim do płozy ogonowej „Po-2". Zespół jakoś wystartował. Potem zaczęto się u pilotów radzieckich uczyć latania na samolotach. Dobrzański, gdy tylko nauczył się latać, sam rozpoczął próby holowania. Udawało się, szło dobrze. Wtedy to, w owym czasie, Bernard Kopicki i Zbigniew Zaborowski uzyskali pierwsze w Lisich Kątach odznaki — kategorię C pilotów szybowcowych.

*

Czas szybko mijał. W Lisich Kątach w roku 1947 rozpoczęło się planowe szkolenie. Istniała tu już i pracowała oficjalnie Szkoła Szybowcowa, założona z końcem roku 1946. Na turnusy przybywać zaczęło coraz więcej szybowników. Zaczęli tu zaglądać wśród innych — Abłamowicz, Zientek, przyjeżdżali grupowo harcerze z Bydgoszczy i Torunia. Pierwszym kierownikiem wyszkolenia był Ruciński. Później zjawił się Wacław Jurek — ten wydatnie usystematyzował proces szkolenia, wyprowadzając go ze stadium żywiołowości i ujmując w ramy przemyślanego planu.

Życie w szkole płynęło coraz bardziej wartkim prądem. Do starej kadry wciąż dochodzili ludzie nowi, pełni zapału. Jeśli chodzi o „starych" — to nie sposób zapomnieć obok Zygmunta Zaborowskiego (dziś starszy technik lotniczy) i jego syna Zbigniewa (obecnie instruktor samolotowy) — Mikołaja Dobrzańskiego, który zaczął w Lisich Kątach od stolarza lotniczego, a dziś jest technikiem szybowcowym, Bernarda Kopickiego — przodującego instruktora szybowcowego, który wyjechał do Chin z polską ekipą lotniczą, jego kolegi po fachu Walentego Hardta. Są i inni, nie sposób ich wszystkich tu wyliczyć.

Lata od r. 1947 do chwili obecnej — to okres nieustannego rozwoju szkoły. Wiele, bardzo wiele serca i szczerej pracy włożył w jej rozkwit Józef Sitarski, wieloletni — bo od roku 1948 do dnia dzisiejszego — jej komendant. Głęboko człowiek ten zapuścił korzenie w tutejszy grunt, nie żałując sił dla ulepszenia czegokolwiek w „swym gospodarstwie".

Od roku 1949 do szkoły zaczęły przybywać grupy członków Centralnej Szkoły Instruktorów Szybowcowych na szkolenie praktyczne. Rok 1950 — szkoła przekształciła się w wyczynową. Stąd wylatują piloci coraz częściej na trasy 300-kilometrowe. Przybywa Józef Dankowski, obejmując stanowisko kierownika wyszkolenia (jest nim do dziś). Rok 1951 — zjeżdża duża grupa pilotów

Nieprzyjaciel na nowej pozycji!

FRONTALNY atak ob. Elszteina przeciw wszelkiego rodzaju szmirze i brzydocie prac graficznych o tematyce lotniczej („Uwaga — nieprzyjaciel!", patrz „Skrzydlata Polska" nr 14/55) na jakiś czas zniweczył działalność wroga. Niestety — nie dobił go zupełnie. Zatwardziały wróg wykorzystał skwapliwie moment osłabienia czujności, by zaskoczyć nas nowym desantem. Jest to reprodukowane poniżej... zaproszenie na II Szybowcowe Mistrzostwa Polski, mistrzostwa w skali państwowej i to w sporcie, w którym notowani jesteśmy na światowych pozycjach!

Dreszcz zgrozy przechodzi człowieka na widok tego rysunku, który ma być symbolem najpiękniejszego ze sportów. Nie wątpię, że wielu zaproszonych takim biletem po prostu straciło ochotę skorzystania z niego i zaniechało przyjazdu do Lisich Kątów...

Czyja to wina? Kto to zamówił, kto wykonał, kto przyjął? Żnińskie Zakłady Graficzne nie miały tu chyba wolnej inicjatywy?

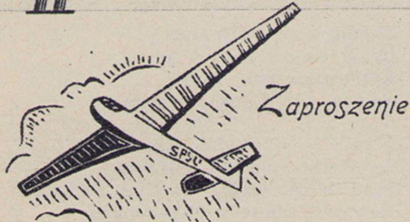
A przecież nie brak u nas dobrych grafików. Że przy dobrej woli można takiego znaleźć — to widać choćby na przykładzie plakietki pamiątkowej z tychże samych II SMP. Celowa kompozycja, mile dobrane kolory, całość estetyczna i pociągająca. Czego w najmniejszym stopniu nie można powiedzieć o zaproszeniu...

Wróg odniósł nowe, nieodwracalne zwycięstwo. Oby tym razem — ostatnie!

R. GRZYWACZ

POD HASŁAMI V ŚWIATOWEGO FESTIWALU MŁODZIEŻY I STUDENTÓW
MŁODZIEŻ SIĘGA PO NOWE REKORDY LOTNICZE POLSKI I ŚWIATA

II Szybowcowe Mistrzostwa POLSKI 3 — 17. VII. 1955





wyczynowych. Na końcu roku — piękny plon: 28 przelotów na sumę 5 136 km, 3 loty warunkowe do Złotej Odznaki, 6 przewyższeń ponad 3 000 m, rekord Polski w szybkości lotu po trasie trójkątnej 100 km.

To mało, to wszystko nie to! — mówiła kadra Lisich Kątów z Dankowskim na czele. Rok 1952. Pierwsze odważne próby przelotów 500-kilometrowych. Niestety, jeszcze nieudane. To stąd Ryszard Bitner wystartował do lotu na „pięćsetkę", który zakończył się na jeden kilometr od celu... To stąd Kirakowski w lipcu „machnął" rekord Polski w przelocie docelowym — 455 km. Pięćsetki jeszcze nie było, ale za to ogólna suma wykonanych przelotów zamknęła się już liczbą 17 433 km. Postęp trwał nieustannie.

Atak na trasy 500-kilometrowe udał się w roku 1953. Piloci Ziemiński, Przyjemski i Dankowska przerywają zaklętą barierę pięćsetki o dziesiątki kilometrów, lądując aż w Związku Radzieckim. Lisie Kąty tańczą z radości. Adamkowa i Sitarska, jakby dla akompaniamentu biją na „Żurawiu" rekord świata w przelocie docelowym — 355 km.

W grudniu tegoż roku szkoła otrzymuje na miejsce dawnych baraków wspaniały budynek murowany, mieszczący dwie duże sale wykładowe, wielki holl, 11 obszernych sal sypialnych, elegancką jadalnię,



Zbigniew Zaborowski opiekował się na II Mistrzostwach Polski barografami.

świetlicę, wygodne pomieszczenia biurowe, administracyjne i kuchenne, słoneczny taras, natryski. Trudno po prostu wszystko wyliczyć.

W roku 1954 — w dalszym ciągu na lotnisku szkoły panuje wytężony ruch. Odbywają się — obok szkolenia wyczynowego — różne kursy, między innymi instruktorski. Przed Międzynarodowymi Zawodami w Lesznie trenują tu wytrwale piloci bułgarscy, przy czym jeden z nich (Karapanczew) bije rekord Bułgarii w przelocie docelowo-powrotnym, startując w Lisich Kątach.

Jeśli chodzi o rok bieżący, to wystarczy powiedzieć, że startujący z Lisich Kątów piloci wykonali do dnia 1 lipca 4 przeloty ponad 500 km (Wojnar, Nowotarski, Zientek i Gadomski). Pięćsetki przestały być dla Lisich Kątów czymś nieosiągalnym. Jest ich w rejestrze tutejszej szkoły przecież już siedem! Ponadto — Jerzy Wojnar tu właśnie ustalił niedawno nowy, wspaniały rekord świata w przelocie docelowo-powrotnym na trasie 488 km.

Wystarczy, stanowczo. Zostawmy czasowi dalszy bieg historii tej szkoły, tak zasłużonej dla rozwoju szybownictwa Polski Ludowej. Zdobyła ona sobie nie tylko u pilotów zasłużony mir i wzięcie, lecz ogromną sympatię i poparcie wśród miejscowego społeczeństwa. Aby nie być gołosłownym, wystarczy jeśli podam parę informacji o udziale ludności okolicznej w czynie społecznym — w krótkim okresie przygotowawczym do II Szybowcowych Mistrzostw Polski.

Z pomocą Zarządowi Wojewódzkiemu LPŻ i Szkole w przygotowaniu tak wielkiej imprezy ruszył energicznie ochotniczo sformowany komitet organizacyjny Mistrzostw. Na czele komitetu stanął przewodniczący Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Grudziądzu Włodzimierz Dąbrowski. W skład komitetu weszli m. in. zastępca Przewodniczącego Prezydium MRN — tow. Sontowski, sekretarz Zarządu Powiatowego TPPR — Wolf, dyrektor Pomorskiej Odlewni i Emalierni — Kozłowski, dyrektor Grudziądzkich Zakładów Przemysłu Gumowego — Pańka, dyrektor Zakładów Ceramicznych Jankowski i wielu innych.

Ludzie z komitetu, połączywszy swe wysiłki ze staraniami całej kadry w Lisich Kątach, wykonali — zupełnie bezinteresownie — wielką pracę, godną szacunku i uznania. Zniwelowano dzięki ich staraniom silnie pofałdowany teren przed budynkiem szkoły, sprowadzając do pomocy spychacz z Powiatowego Zarządu Melioracji. Przy ciężkiej fizycznej pracy nad wyrównywaniem ziemi wyróżnił się np. strażnik straży przemysłowej Franciszek Dybowski, radny w Gminnej Radzie Narodowej. W ciągu trzech dni pracował wytrwale, oddając do dyspozycji szkoły swego konia z wozem. Niezmordowanie pracowali również tacy jak palacz Józef Pizoń i mechanik Bernard Jenderny.

Niwelacja terenu — to nie wszystko. Wytoczono nowe drogi w otoczeniu szkoły, przywożąc z Grudziądza aż 150 przyczep samochodowych żwiru i żużlu, założono piękne zieleńce, do których znów zwieziono z tegoż Grudziądza ponad 100 przyczep ziemi ogrodniczej (ogrodnik z Zarządu Zieleni Miejskiej — Szczutkowski, sam osobiście dozorował prace w tym zakresie). Wszystkie drogi i zieleńce wyłożono betonowymi krawężnikami. Jednostka wojskowa podarowała dwa worki nasienia trawy, kolej — mnóstwo kwiatów i szlaban, którym zamykana jest główna droga dojazdowa na teren szkoły. Spółdzielnia pracy „Instalator" zmontowała z rur kanalizacyjnych dwa 15-metrowe maszty i ustawiła je przed budynkiem.

Łóżka, materace, pościel na około 120 osób — wypożyczono w internatach Grudziądza. Stoliki — z zakładów gastronomicznych.

No, dość. To starczy, aby wyrobić sobie bardzo dobrą opinię o społecznej aktywności ludzi z komitetu organizacyjnego Mistrzostw, o ich naprawdę niezwykłym i zasługującym na uwagę entuzjazmie w bezinteresownej pracy dla lotnictwa.

A towarzysze z Zarządu Wojewódzkiego LPŻ w Bydgoszczy? Nie spali po nocach, gościem byli w domu, starając się zrobić wszystko dla usprawnienia przebiegu wielkich zawodów. To był nieprzeciętny wysiłek z Waszej strony, towarzyszu Prezesie ZW LPŻ Domiński i towarzyszu wiceprezesie Lewandowski (kierownik organizacyjny Mistrzostw), tak jak szczerą, kosztującą wiele nerwów i samozaparcia była praca całej kadry szkoły, z towarzyszem Sitarskim na czele.

*

Cóż tu więcej można dodać? Chyba tylko należało by stwierdzić, że organizacja II Szybowcowych Mistrzostw Polski w Lisich Kątach stanęła w pełni na wysokości zadania, czyniąc Mistrzostwa godnym ukoronowaniem bogatej w ludzką pracę historii Szkoły. Ludziom zaś, o których była mowa wyżej, wystawiła ta organizacja jak najlepsze obywatelskie świadectwo.

Wspomnienia z Mistrzostw

Z LISICH KĄTÓW DO SĘPOLNA



Henryk Zydorczak rozmawia na starcie Mistrzostw Szybowcowych z Maksymilianą Czmielówną.
Foto: B. Koszewski (3)

PIĘĆ dni przerwy w mistrzostwach, pięć dni daremnego oczekiwania na start, ustawiania szybowców i bezowocnego ściągania ich do hangaru — to było naprawdę przykre zarówno dla uczestników mistrzostw jak i organizatorów. Piloci chodzili jak podminowani, nerwowe nastroje ogarnęły kierownictwo.

Ranek 11 lipca nie zapowiadał rewelacyjnych zmian. Niebo w Lisich Kątach zakitowane było jak zwykle. Przysłowiowy kij w mrowisko wetknęli meteorologowie, zapowiadając, że start będzie jednak możliwy. Duże podniecenie zapanowało wśród pilotów, kiedy dowiedzieli się, że w kierownictwie zapadła decyzja rozegrania drugiej konkurencji mistrzostw — 90-kilometrowego przelotu docelowego do Sępolna. Lotnisko zatętniło życiem. Rozległ się warkot silników i szybowce po raz pierwszy bezmała od tygodnia wyszły w powietrze.

Henio Zydorczak nie miał szczególnych powodów do radości. W poprzedniej konkurencji wypadł gorzej, niż mógłby sobie tego życzyć. Obecnie stała przed nim perspektywa również niewesołego przelotu. Po pierwszym starcie długo szukał możliwszych warunków, lecz jego usiłowania spełzły na niczym. Doszedł do wniosku, że nieco później noszenia będą lepsze, więc po godzinie krążenia zszedł na lotnisko. Za drugim razem, wbrew przewidywaniom, powiodło mu się jeszcze gorzej. Nie zdołał się zaczepić w żadnym, skromnym nawet kominku i siadł już po 20 minutach.

Czas zdawał się upływać coraz szybciej. Niewiele go pozostało do zwinięcia białej taśmy, nad którą zameldowali się już prawie wszyscy pozostali zawodnicy, a Henio był jeszcze na ziemi. Zanosiło się na „czarny poniedziałek".

Startując po raz trzeci nie miał już wyboru. Szedł w zespole, na niższej, niż dozwolona, wysokości holu, gdy termin zwinięcia taśmy niebezpiecznie się zbliżył. Zrezygnowany Henio pokierował lotem zespołu tak, by znaleźć się w polu widzenia komisji i przed minięciem linii szarpnął gałkę zaczepu.

Warkot holownika ucichł. Młody reprezentant Ostrowa wyszedł na trasę, mając zaledwie 600 m wysokości, ze wskazówką wariometru stojącą martwo nieco poniżej zera. Wokoło — żadnej obiecującej chmurki. W tych warunkach jedyną możliwą do przyjęcia decyzją było skierować maszynę na kurs i... oczekiwać, co z tego wyjdzie.

Wysokość powoli malała, lecz Henio nie tracił zimnej krwi. Lotem ślizgowym sunął bez przerwy naprzód, w miarę możliwości likwidując do minimum opadanie. Dojrzał wreszcie coś, co obudziło w nim nadzieję — skrawek piaszczystego ugoru. Znalazłszy się nad nim Henio miał już tylko 250 m, lecz doświadczenie go nie zawiodło. Wariometr drgnął, pokazał nareszcie zerko, a w chwilę później — skromne pół meterka. Maszyna położyła się miękko w ciasny zakręt i zaczęła wytrwale krążyć. Henio z bijącym sercem patrzył na wskazówkę, truchlejąc na myśl, że komin może się skończyć. Obawy trwały krótko. Noszenie zaczęło powoli wzrastać, a zbawienny piasek malał, zapadając się coraz niżej pod kadłubem „Jaskółki". Pilot odetchnął z ulgą. Strzałka wariometru szła stale naprzód, szybowiec w ciągu niewielu minut dotarł do podstawy chmury, na wysokość 1400 m, gdzie noszenie wzrosło do 4 m/sek.

Humor poprawił się Heniowi jeszcze bardziej, gdy zobaczył ładny szlak cumulusów powstający na kursie, po którym chciał lecieć.

Mimo, że noszenia rosły, Henio zrezygnował z wchodzenia w chmurę i zdobywania większej wysokości. Rozgorzał w nim duch walki. Pomyślał o tym, że dolecieć, to mało. Skoro są szanse, trzeba wycisnąć jak najlepszy czas, ratować honor młodych pilotów Ostrowa.

Trzydziestokilometrowy szlak przebył jednym skokiem. W oddali, za szlakiem widniał jeden jeszcze ładny „kalafiorek", oddał więc bardziej drążek sterowy i „co Jaskółka wyskoczy" popędził na spotkanie ponętnej chmurki, która pięknie się rozrastała. Tam w ciągu kilku minut wykręcił 1 600 m, to znaczy tyle, ile według skrupulatnych obliczeń potrzeba było na dolot.

Zbliżając się do mety Henio raz jeszcze przeżył niemiłą emocję. „Przed miastem miałem już tylko 200 m wysokości — mówił zwycięzca przelotu — a linii — jak na złość — nie mogłem dojrzeć. Później dopiero okazało się, że była umieszczona niezgodnie z opisem. Poszedłem nad miasto, po czym postanowiłem lecieć wzdłuż szosy, przy której meta powinna była się znajdować. Dopiero po 2 kilometrach, mając zaledwie kilkadziesiąt metrów wysokości, ujrzałem białe pasmo i wypatrujących mnie komisarzy. Przelot ukończyłem „na rzęsach", w chwili, gdy sądziłem, że mi się to już nie uda".

Do ostatniej chwili Henio nie orientował się, jaką wartość przedstawia uzyskany przez niego wynik. Wiele szybowców przybyło na metę już przed nim. Dopiero po wylądowaniu zorientował się, że czas ma nienajgorszy. Resztę wątpliwości rozproszył komunikat komisji sportowej mistrzostw: I miejsce — Henryk Zydorczak — średnia szybkość 89,1 km/h. Dzięki swemu zwycięstwu młody szybownik z Ostrowa odniósł jeszcze jeden sukces, wysuwając się na II miejsce w klasyfikacji po dwóch konkurencjach.

A. DĄBKOWSKI

LOTNICZE ROZMAITOŚCI V Festiwalu

ALGER W WARSZAWIE

DWA lata temu byłam delegatką młodzieży polskiej na Międzynarodową Konferencję w Obronie Praw Młodzieży w Wiedniu. Gdy wracałam pewnego dnia z obiadu na popołudniowe obrady, ktoś mnie zatrzymał, pokazując na moją odznakę szybowcową wpiętą do klapy. Jednocześnie zapytał po francusku, czy latam? Okazało się, że pytającym był Kalache Kadre, przedstawiciel Algeru, sympatyk lotnictwa i jednocześnie początkujący pilot szybowcowy. Mimo trudności językowych — porozmawialiśmy wówczas o wielu interesujących nas sprawach dotyczących lotnictwa.

Gdy żegnałam się z nim w Wiedniu, wracając do Polski, nawet nie przypuszczałam, że zobaczę go jeszcze raz i to w Warszawie. Okazało się, że jeszcze tego samego roku przybył on do Polski na Kongres Studentów, a tego roku Festiwal ściągnął go po raz drugi do Warszawy, jako reprezentanta postępowej młodzieży Algeru.

Kalache Kadre jest obecnie studentem IV roku Wydziału Stomatologii Akademii Medycznej w Paryżu. Urodził się jako jedno z czternastu dzieci w biednej rodzinie algerskiej. Wychowany w trudnych warunkach życiowych od najmłodszych lat pracuje i uczy się. Dzięki udzielanym lekcjom kończy szkołę powszechną, a następnie średnią. Po przezwyciężeniu wielu trudności natury finansowej udaje mu się przenieść na studia do Paryża. Tutaj styka się na dobre z lotnictwem, które pociągało go od najmłodszych lat. Swoje pierwsze kroki lotnicze rozpoczyna w r. 1952 w Harcerskim Klubie Lotniczym, a po roku przenosi się do jednego z aeroklubów paryskich (w Paryżu jest ich kilka).

Dotychczas Kalache wylatał 41 godzin na szybowcach, najwięcej na „Castel 30". Swój mały nalot tłumaczy on studiami, popołudniową pracą oraz odpłatnością za każdy lot. Za rok, kiedy skończy studia — jak sam twierdzi będzie mógł o wiele wiecej czasu poświęcić lataniu.

Z dużym uznaniem i sympatią Algerczyk mówi o jednym ze swoich instruktorów, który go szkolił — o Gerardzie Pierre, Szybowcowym Mistrzu Świata z Camphill.

W czasie rozmowy dowiaduję się kilku ciekawostek z życia szybownictwa francuskiego, a między innymi to, że kandydatów na szkolenie praktyczne nie obowiązuje kurs ani też egzamin teoretyczny, a jedynie opłata za latanie. Startów dokonuje się przy pomocy wyciągarki jak również samolotu. Do holowania używa się samolotów typu „Stamp", „Storch", „Morane 315", „Boisavia" (Mercury). W razie potrzeby, a przede wszystkim przy ściąganiu sprzętu samoloty holują po dwa lub trzy szybowce. Mistrzostwa Szybowcowe Francji na ogół przeprowadza się w terenie górzystym. Dłuższe przeloty dokonywane są we Francji najczęściej z północno-wschodnich terenów kraju w kierunku na południowy-zachód. Wariometr energii całkowitej ma tam już zastosowanie od trzech lat, a radio od dwóch lat.

Kalache w czasie pobytu na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego z ciekawością oglądał polskie szybowce. Rozmawiał również serdecznie z Edkiem Makulą, o którym słyszał we Francji od reprezentantów na MZS w Lesznie. „Takiej znajomości się nie spodziewałem i będę to spotkanie długo pamiętał" — powiedział.

Poza lotnictwem Kalache interesuje się sportem pływackim oraz muzyką ludową narodów Arabii i Europy.

Kalache ma dużo sentymentu do Warszawy, która staje się coraz piękniejszym miastem. Zdumiało go szybkie tempo odbudowy w ciągu ostatnich dwóch lat, które przyniosły naszej stolicy wiele zmian, rzucających się w oczy szczególnie cudzoziemcowi.

Na zakończenie rozmowy Kadre Kalache prosił o przekazanie od młodzieży Algeru za pośrednictwem „Skrzydlatej Polski" serdecznych pozdrowień polskim szybownikom oraz życzeń pomyślnych startów.

LUCYNA BAJEWSKA
pil. szyb.



Lotnicze spotkanie festiwalowe na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego. Od lewej: Lucyna Bajewska, J. Kubaczewski, E. Makula i Algerczyk — Kalache Kadre

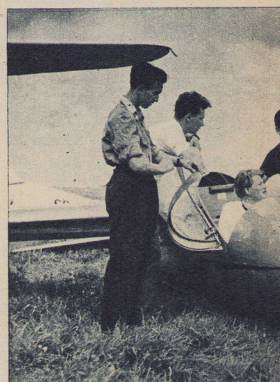
Spotkanie z pilotami Austrii

„Wy Polacy urodziliście się chyba w „czepku" — takie zdanie usłyszałem po krótkiej wstępnej rozmowie z ust austriackiego instruktora szybowcowego Józefa Hansla. Mój niedowierzający uśmiech zachęcił go do dalszej rozmowy, w trakcie której scharakteryzował sytuację szybownictwa austriackiego.

Porównując ich szybownictwo z naszym przypomniały mi się lata 1945/46. To, co my robiliśmy wtedy, obecnie robią Austriacy, tzn. „montują" szybowce ze starych wraków, rozbitych szybowców itp. Wytwórni produkujących sprzęt nie posiadają. Szybowce eksploatowane są od 15 lat. Ale nie jest to jedyna przeszkoda, jaka piętrzy się przed entuzjastą latania. Najpoważniejsze kłopoty — to kłopoty natury finansowej. Wprost nie do wiary, że na jedną godzinę lotu na szybowcu jednomiejscowym potrzebny jest przeciętny dwudniowy zarobek robotnika. Oczywiście, że w takich warunkach latanie wyczynowe nie może się poważnie rozwinąć. Tym bardziej, że ściąganie szybowca z przelotu połączone jest z dodatkową opłatą. Nic więc dziwnego, że pojęcie bezpłatnego latania jest dla nich bajeczne!

Piloci austriaccy bardzo cenią każdą minutę lotu. Każdy pamięta dokładnie co do minuty swój na-

Goście austriaccy na lotnisku Aeroklubu W lotnictwa na Festiwalu: Makulą (drugi od l



Lotnicy w pochodzie młodzieży polskiej



W ósmym dniu V Festiwalu w Warszawie odbyła się wielka manifestacja młodzieży polskiej, w której udział wzięli również lotnicy sportowi LPŻ. Kolumnę



lot. Nie mogło im się wprost w głowie pomieścić, że ja po wojnie wylatałem 700 godzin na szybowcach. Jest to dla nich liczbą astronomiczną. „Na taki nalot nie starczy mi mego krótkiego życia" — mówi pilot Walter Kölbl.

Oglądamy nasze szybowce — „Muchę", „Jaskółkę", „Bociana" i „Jastrzębia". Nasi goście są zachwyceni. Szczególnie „Bocian" podoba się Austriakom. Kilkakrotnie wyrażają uznanie dla polskich konstruktorów za bardzo staranną i dobrze przemyślaną konstrukcję.

Kolega Hansl jest instruktorem szybowcowym w Klubie Wiedeńskim. Właściwie jest w nim tylko w soboty i niedziele. Poza tym jest „dziewczynką do wszystkiego": zajmuje się administracją, księgowością, załatwia sprawy zapotrzebowania itp. Do Warszawy przyjechał jako delegat pilotów austriackich na obrady Światowej Federacji Młodzieży Demokratycznej. Okazuje się, że szybownicy austriaccy przyjechali z wnioskiem o wprowadzenie konkurencji szybowcowych na Międzynarodowe Igrzyska Sportowe Młodzieży.

Przyjacielska rywalizacja sportowa pozwoli niewątpliwie na zacieśnienie przyjaźni między pilotami poszczególnych państw. Sądzę, że szybownicy z całego serca popierać będą słuszny wniosek kolegów austriackich.

EDWARD MAKULA
pil. szyb.

Warszawskiego spotkali się z delegatami (ewej) i Kubaczewskim (drugi od prawej).



KARNECIK FESTIWALOWY

SZWEDZKA ZNAJOMOŚĆ

DELEGACI Szwecji, którzy przybyli na Stadion Dziesięciolecia w dniu otwarcia Festiwalu, entuzjazmowali się pokazami naszych szybowników. Byli bardzo zadowoleni, że mogą oglądać w powietrzu Polaków, o których zresztą dość dużo czytali w swojej prasie. Ponadto wyrażali pogląd, że na pewno nasi szybownicy latali na „Jaskółkach" lub „Muchach", a mieć okazję zobaczenia tych maszyn, to już wiele — mówili. W dyskusji dużo opowiadali o czołowej pozycji polskiego szybownictwa, o Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Lesznie oraz, że w Szwecji szybownictwo też kroczyku coraz nowszym wyczynom i osiągnięciom technicznym.

Jeszcze tego samego dnia nasi piloci spotkali Szwedów jadąc samochodem z lotniska na kolację. I chociaż Polacy nie zatrzymywali się, Szwedzi poznali samochód lotniczy. Zaczęli więc machać rękami, czapeczkami festiwalowymi, wykrzykiwać pozdrowienia, a dziewczęta szwedzkie powiewały swoimi barwnymi chusteczkami. Nasi piloci odwzajemnili się, a „spotkanie" to — choć tak krótkie, bo trwające zaledwie chwilę — świadczyło nie tylko o przyjaźni, ale o wielkiej popularności polskich szybowników wśród młodzieży zagranicznej.

SZYBOWIEC W OKU

W czasie pokazów szybowcowych nad Stadionem Dziesięciolecia w sektorze trzecim siedziała skromnie ubrana panienka. Zapytacie dlaczego właśnie spośród 80-tysięcznej publiczności piszę o niej? Otóż podczas akrobacji wykonywanej przez „Bociana" i dwie „Jaskółki" dziewczynie wpadł do oka jakiś pyłek. Oko zaczęło łzawić, a ona szybko wyjęła chusteczkę starając się przynajmniej drugim okiem patrzeć na latające szybowce. Gdy nad stadionem pojawiły się „Muchy-100", mimo, że drugie oko zakrywała chusteczką, spod której kapały łzy, to jednak starała się zobaczyć każdą ewolucję szybowców. I to właśnie zainteresowało najbliżej siedzących.

Młody Hindus o ciemnej, pociągłej twarzy, który obserwował ją od dłuższej chwili, odwrócił się w stronę swoich kolegów, a potem do niej, mówiąc po angielsku:

— Bywa czasem, że szybowce wpadają ludziom w oko...

A po chwili dodał:

— Może pomóc wyjąć?

Ktoś obok bardzo uprzejmy przetłumaczył młodej Polce słowa Hindusa. Ona wyczekała moment, jakby namyślając się, po czym odrzekła:

— Gdyby do oka, to pół biedy, ale ten ktoś, kto teraz leci wpadł mi już dawno... do serca. Tkwi tak głęboko, że nikt go nie potrafi wyjąć...

ZA LOT TRZEBA PŁACIĆ

WŚRÓD delegacji Austrii spotykam małżeństwo — Marię i Waltera Kölbl. Młoda Austriaczka dopiero niedawno zaczęła latać na szybowcach idąc w ślady swojego męża. Aczkolwiek Walter ma do tej pory tylko kategorię „C" i wylatanych 5 godzin, czuje się już pilotem. Zresztą te pięć godzin przebywania w powietrzu sporo go kosztowało. Dla zorientowania podam, że jedna minuta lotu w Austrii na jednomiejscówce kosztuje dwa szylingi. Kölbl pracuje w Wiedniu, w jednym z zakładów jako elektryk, a jego dzienny zarobek wynosi 50 szylingów. Nic też dziwnego, że nie może za wiele latać, tym bardziej, że żona nie pracuje, a również pragnie latać.

Małżeństwo Kölbl wiele słyszało o polskim szybownictwie. Dzięki Festiwalowi mieli oni okazję odwiedzić lotnisko Aeroklubu Warszawskiego, na którym z wielkim zainteresowaniem oglądali polskie szybowce. Z ich rozmowy wynikało, że zazdroszczą młodzieży polskiej nie tylko możliwości latania na doskonałym sprzęcie, ale co najważniejsze — bezpłatnego szkolenia lotniczego.

O Warszawie opowiadają z radością w oczach. Bardzo zadowoleni są, że mogli przybyć do naszej bohaterskiej stolicy, która ich oczarowała radośnie tętniącym życiem, wyrosłym z gruzów.

— I chociaż Austria posiada już niepodległość, to jednak do szybkiego postępu w szybownictwie daleko nam jeszcze — oświadczyła Maria. — Zresztą o naszym obecnym poziomie może świadczyć to, że na razie posiadamy tylko jednego pilota ze Złotą Odznaką Szybowcową.



Hindus Misrilal Jayaswal w swoim raidzie rowerowym dookoła świata trafił do Warszawy na Festiwal. Na zdjęciu widzimy go wśród młodzieży lotniczej.

LOTNISKO CIĄGNIE

NA terenie lotniska Aeroklubu Warszawskiego spotkałem dwóch młodych uśmiechniętych uczestników Festiwalu — dwóch pilotów. Jeden z nich to pilot szybowcowy Alojzy Hajnicz, posiadający Srebrną Odznakę Szybowcową. Jest on członkiem Aeroklubu Śląskiego. Drugi — to pilot samolotowy i skoczek spadochronowy II klasy Włodzimierz Hanczak z Aeroklubu Poznańskiego.

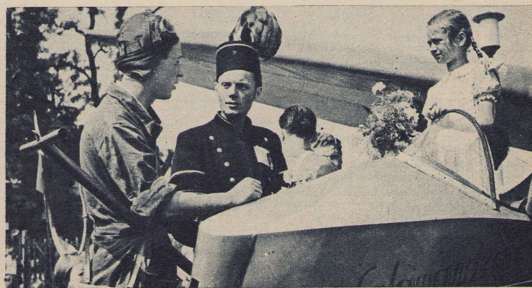
Obaj są uczestnikami Festiwalu i biorą udział w Zespole Artystycznym Pieśni i Tańca „Służba Polsce". Grają oni w kapeli ludowej. W ostatnim tygodniu występowali już kilka razy. Tego dnia jednak znaleźli trochę czasu, aby przyjechać do aeroklubu. — Bo być w Warszawie — jak sami mówią — i nie zaglądnąć na lotnisko, to po prostu byłoby wstyd.

Mal.

lotniczą otworzyli modelarze (zdjęcie z lewej — 1). Za nimi w zwartych szeregach defilowali skoczkowie spadochronowi (2), a wreszcie wolno i majestatycznie przepłynęły szybowce — „Jaskółka" i „Salamandra", wzbudzając wielkie zainteresowanie wśród młodzieży, nawet... górniczej.

Foto: St. Jaśko (6), B. Koszewski (1)





BUDUJEMY URZĄDZENIA DO SAMOCZYNNEGO STEROWANIA MODELI LATAJĄCYCH

INŻ. JANUSZ WOJCIECHOWSKI

(Ciąg dalszy z nr. nr. 23, 26)

5. STEROWANIE FOTOKOMÓRKĄ

Wiadomości teoretyczne znajdą Czytelnicy w pracach: „Fotokomórki" — M. Różycki, PWT, 1954, „Podstawy radiotechniki" (część II) — J. Hennel i B. Paszkowski, „Wydawnictwa Komunikacyjne", 1954 oraz w języku rosyjskim: „Fotorele i jego primienienie" — S Klemientiew, Gosenergoizdat, 1950.

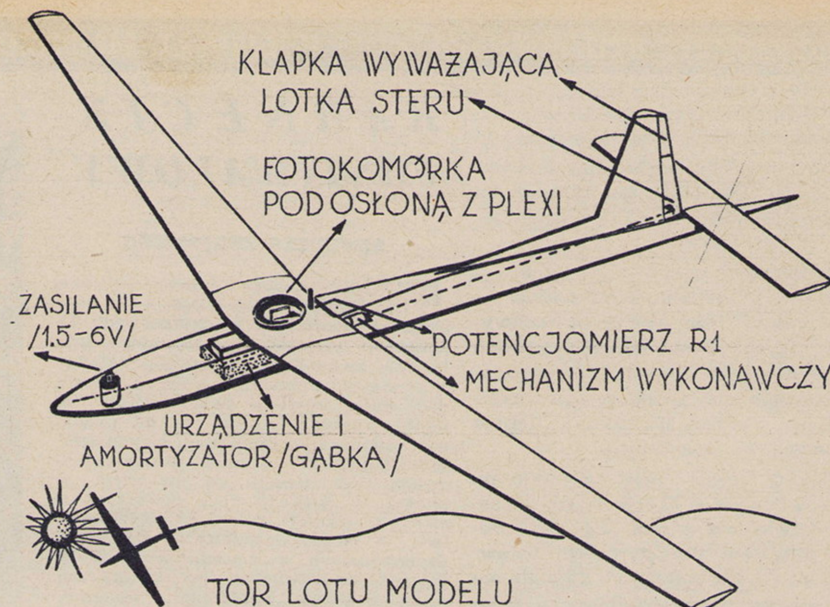
Klasyczny system sterowania (rysunek 1) składa się z fotokomórki (1) umieszczonej na ruchomej, związanej z modelem podstawie — nastawni (6), czułego przekaźnika (2), źródła zasilania 1,5—6 V (B), wyłącznika (W) oraz z mechanizmu wykonawczego (3,5) poruszającego lotkę steru (4).

Fotokomórka, zazwyczaj selenowa, jest ustawiona na podstawie pionowo i przykryta przezroczystą osłoną z plexi lub celluloidu.

Przed startem ustawia się model w kierunku lotu. Następnie obraca się podstawę — nastawnię tak, aby promienie słońca padały wzdłuż dłuższej krawędzi fotokomórki, nie oświetlając przy tym żadnej z jej stron bocznych.

Sterowanie jest najczęściej jednostronne, tzn. model bez impulsu korygującego leci w ustalonym np. prawym zakręcie, z impulsem — w lewym. Lot „prosty" po żądanym kursie odbywa się wężykiem. Ponieważ czułość urządzenia jest duża (reaguje ono na odchylenia od kursu o 1—2°) — myszkowanie modelu jest prawie niewidoczne.

Po starcie model natychmiast wejdzie w prawy zakręt, przez co fotokomórka ustawi się pod ostrym kątem do promieni słońca, które padną bezpośrednio na jej stronę światłoczułą. Z dalszym wzrostem oświetlenia wzrośnie też i prąd płynący przez czuły przekaźnik, który zewrze styki, zamknie obwód mechanizmu wykonawczego i wychyli lotkę steru w lewo.



RYSUNEK 4. Przykładowe umieszczenie urządzeń w modelu szybowca. Wszystkie połączenia zaleca się wykonać przewodem miękkim w izolacji. Przekaźniki umieszczone na płytce z plexi, bakelitu czy sklejki 2—3 x 50 x 55 mm, obudowane w osłonę z balsy lub aluminium, zamocowuje się w kadłubie za pomocą amortyzatorów, najlepiej — z gumy porowatej.

U dołu rysunku został pokazany (w przesadzie) tor lotu modelu samoczynnie sterowanego światłem.

Teraz model wejdzie w lewy zakręt i będzie w nim leciał aż do chwili, kiedy promienie słońca przestaną padać na światłoczułą stronę fotokomórki. Prąd w obwodzie fotokomórki zmniejszy się, przekaźnik otworzy styki i przerwie dopływ prądu do mechanizmu sterującego. Model wejdzie znów w prawy ustalony zakręt, powtarzając opisane wahania aż do chwili lądowania.

Przed przystąpieniem do budowy urządzenia musimy przygotować części składowe: fotokomórkę wraz z miliamperomierzem wyjęte ze światłomierza fotoelektrycznego, mały potencjometr (1 tysiąc omów), dwa przekaźniki pomocnicze (wykonane wg rysunków), wtyczki, gniazdka, drobny sprzęt montażowy, plexi lub inny materiał izolacyjny. Opis wykonania poszczególnych części i montażu całości został podany przy rysunkach.

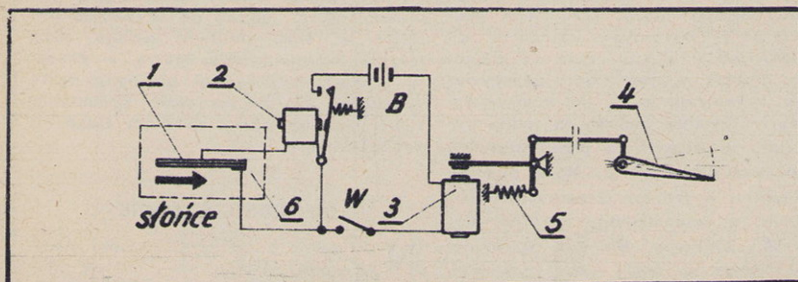
Pozostaje jeszcze do omówienia regulacja urządzenia. Zaleca się przeprowadzać regulację poszczególnych członów urządzenia przed ostatecznym ich połączeniem w następującej kolejności: (Oznaczenia wg schematu montażowego — rysunek 2).

1. Fotokomórkę ustawić tak, aby promienie słońca padały wzdłuż jej dłuższej krawędzi.
2. Przewody 4a, podłączyć do przyrządu pomiarowego (miliamperomierza) o pełnym wychyleniu skali ok. 50 mA.
3. Przy pomocy potencjomierza R1 ustawić wskaźnik przyrządu na „0" (zero).
4. Fotokomórkę zwrócić stroną światłoczułą (Se) do słońca. Odczyt na skali przyrządu winien wynosić 5—20 mA. Jeśli wychylenie wskaźnika nie nastąpi, należy zmienić biegunowość przyrządu. Jeżeli i w tym wypadku wychylenia nie ma, świadczy to, że fotokomórka ma zwarcie (nacisk uchwytów sprężynujących „a" z rysunku 3 jest za duży).
5. Przewody 4 połączyć z przewodami 5. Przy obrocie fotokomórki styk środkowy (S) czułego przekaźnika powinien przeskoczyć ze styku bocznego A do styku B. Należy to ostrożnie wyregulować potencjomierzem R1.
6. Fotokomórkę podłączyć do przewodu 6. Przy jej obrocie styk środkowy (S) nie powinien się wychylać.
7. Fotokomórkę należy podłączyć do przewodu 5, a źródło zasilania B2 do przewodu 6. Przy obrotach fotokomórki powinien przekaźnik P przyciągać i puszczać kotwiczkę.
8. Podłączyć do przewodów 1 i 2 oraz 1 i 3 po jednej żarówce karzełkowej 2,5—3,5 V. Winny one przy obrotach fotokomórki naprzemian zapalać się i gasnąć.

Tak wypróbowane urządzenie umieszczamy w osłonie (z balsy lub aluminium) i zabudowujemy w kadłubie modelu, amortyzując je co najmniej z przodu, dołu i boków za pomocą gumy porowatej. Podstawa — nastawnia fotokomórki winna być umieszczona obrotowo na górnej części kadłuba i przykryta przezroczystą osłoną. Źródło zasilania — baterie umieszcza się dla wyważenia modelu z przodu.

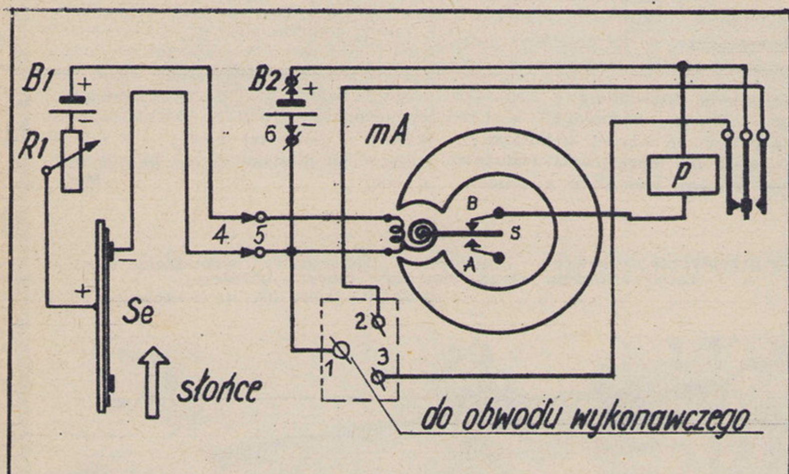
Na zakończenie parę słów o próbach w locie. Orientacyjny ciężar urządzenia bez mechanizmu wykonawczego i źródeł zasilania wynosi w zależności od wykorzystanego światłomierza: 120—160 G. Ciężar mechanizmu wykonawczego: 25—60 G, źródeł zasilania: 50—140 G. Całość o ciężarze: 195—360 G może być zabudowana do szybowca np. typu „Harnaś".

Wychylenia steru winny być możliwie małe: 3—7° i jednakowe w każdą stronę. Przy silnym wietrze można wychylenia steru zwiększyć (nawet do 15°). Oblatywanie modeli należy rozpocząć na małym zboczu.

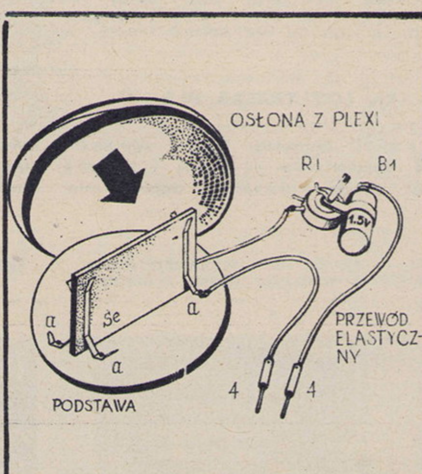


RYSUNEK 1. Schemat urządzenia do samoczynnego sterowania modeli za pomocą fotokomórki. Sterowanie jednostronne. Oznaczenia w tekście. Uwaga: powyższy ogólny schemat nie nadaje się do realizacji, ponieważ zawiera szereg uproszczeń (ułatwiających zrozumienie zasady działania).

Tak więc pominięty został przekaźnik pomocniczy zabezpieczający czuły przekaźnik (miliamperomierz) przed przeciążeniem prądem uruchamiającym mechanizm wykonawczy oraz potencjomierz dla kompensacji prądu spoczynku fotokomórki. Potencjomierz ten może być również zastąpiony przez drugą fotokomórkę. Kompletny zestaw części składowych urządzenia jest pokazany na schemacie montażowym (rysunek 2).



RYSUNEK 2. Schemat montażowy. **OZNACZENIA:** Se — fotokomórka selenowa (20 x 40 mm), R1 — potencjomierz 1 tysiąc omów, mA — czuły przekaźnik, np. miliamperomierz wyjęty ze światłomierza fotoelektrycznego, A, B, S — styki, drut platynowy lub srebrny, P — przekaźnik pomocniczy, oporność cewki 5—10 omów, B1 — ogniwo układu kompensującego 1,5 V (może być o bardzo małej pojemności), B2 — źródło prądu zasilającego mechanizm wykonawczy (1,5—6 V) 1—2—3 — przewody prowadzące do mechanizmów wykonawczych, jeśli ster jest wychylany w obie strony przez dwa elektromagnesy łączy się 1 i 2 oraz 1 i 3, jeżeli ster jest wychylany elektromagnesem tylko w jedną stronę (zakręt w przeciwnym kierunku ustala się klapką wyważającą odciąganą gumą lub sprężyną) — mechanizm wykonawczy włącza się w gniazdka 1 i 3. Pozostałe oznaczenia w tekście.



RYSUNEK 3. Fotokomórka z układem kompensującym. **OZNACZENIA:** jak na rysunku 2. Szczegóły konstrukcyjne: a — uchwyt sprężynujący zamocowany na podstawie nastawni, szt. 4, mosiądz 0,5 x 2 x 20 mm, podstawa — nastawnia — szt. 1, plexi, bakelit lub sklejka 2 — 3 mm, D — 50 mm. R1 i B1 — połączone opaską metalową 0,8 x 10 x 50 mm, w którą jest wciśnięte ogniwo 1,5V. Przewody — elastyczne (żyłka) w izolacji. Osłona — wytłoczona z przezroczystego plexi lub celluloidu.

RYSUNEK 5. Przykłady możliwych ulepszeń, a — ekranowanie dwóch, zwróconych stroną światłoczułą na zewnątrz fotokomórek umieszczonych w pudełku ze sklejki (W) pokrytym wewnątrz czarną, matową farbą. Taki system zwiększa pewność działania urządzenia. W tym wypadku R1 i B1 są nie potrzebne, b — inny schemat kompensacji (do rysunku 2), c — konstrukcja styków czułego przekaźnika, używanych w braku drutu platynowanego. OZNACZENIA: B — styk boczny, w rurce szklanej o kształcie jak na rysunku (uzyskanym przez odpowiednie jej stopienie nad płomieniem przy pomocy ustnej dmuchawki z cienkiej rurki) umieszcza się korek z drutem srebrnym lub miedzianym (1) i rtęć (2) np. z termometru (ostrożnie — trucizna!). Styk środkowy (S) z drutu srebrnego lub miedzianego wnikając w rtęć powoduje pożądany przepływ prądu. A — drugi styk boczny (wykonany jako zwykły opór dla styku S ograniczający jego wychylenie).

RYSUNEK 6. Duże możliwości ulepszeń stwarzają układy przekaźnikowe ze wzmacniaczem z lampą elektronową. Wymagają one jednak wysokowoltowych źródeł zasilania (żarzenie 1,5—6 V, anodowe 22,5—60 V), znajomości radiotechniki i są raczej przeznaczone do celów zdalnego sterowania modeli za pomocą światła, a tym samym wykraczają poza ramy naszego omówienia.

Na zdjęciu: urządzenie do samoczynnego sterowania modeli światłem ze wzmacniaczem lampowym. Ciężar urządzenia 110 G, zasilania — 250 G.

RYSUNEK 7. Konstrukcja urządzenia do samoczynnego sterowania modeli za pomocą fotokomórki. Widoczny jest czuły przekaźnik wraz ze stykami oraz dwa przekaźniki pomocnicze (nie uzwojone).

MODELARSTWO NA ŚWIECIE

ZSRR

▲ Komisja Sportowa Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Czkałowa zatwierdziła ostatnio 2 nowe rekordy krajowe w grupie juniorów do lat 17. Aleksander Babiczew (Krasnodar) osiągnął 18.XI. 1954 r. modelem bezogonowym na uwięzi w kategorii 2,5 cm³ prędkość lotu — 94,734 km/h. W kategorii modeli szybkich na uwięzi z silnikiem 5 cm³ Igor Stepkow (Krasnodar) wykonał 10.XII.1954 r. lot z prędkością 101,376 km/h („Krylia Rodiny").

▲ Modelarz moskiewski Oleg Szagow ustanowił nowy rekord prędkości w kategorii modeli szybkich na uwięzi z silnikiem do 2,5 cm³ wynikiem — 156,52 km/h. Model był wyposażony w silnik konstrukcji O. Gajewskiego („Krylia Rodiny").

▲ Najnowszy numer (7/1955) miesięcznika „Krylia Rodiny" przynosi podsumowanie wyników konkursu na najlepsze silniki modelarskie oraz plan roboczy modelu z napędem gumowym konstr. J. Rozenberga i T. Kulniewa z Moskwy.

W kategorii 1,5 cm³ drugie miejsce zdobył W. Pietuchow (pierwsza nagroda nie została przyznana) za silnik samozapłonowy, który wykazał moc 0,168 KM przy 18 500 obr/min. Dla porównania moc najlepszych dotychczas silników samozapłonowych wynosiła: „Elfin-1,49" (Anglia) 0,166 KM przy 13 500 obr/min i „Webra-1,48" (NRF) — 0,133 KM przy 13 800 obr/min.

W kategorii silników samozapłonowych 2,5 cm³ pierwsze miejsce zdobył O. Gajewski z silnikiem „MK-12 k", który rozwijał moc 0,357 KM przy 16 500 obr/min. Dla porównania — moc najlepszych dotychczas silników tej kategorii wynosiła: „Webra-Mach" (NRF) — 0,21 KM przy 14—15 000 obr/min i „Oliver-Tiger" (Anglia) — 0,315 KM. Bardzo dobre rezultaty osiągnął również E. Suchow, którego silnik samozapłonowy 2,5 cm³ wykazał moc 0,353 KM przy 14 500 obr/min.

Mistrz Sportu M. Wasilczenko otrzymał drugą nagrodę (pierwszej nie przyznano) za konstrukcję silnika odrzutowego „4-R" (średnica — 80 mm, ciężar — 400 G, ciąg — 2 800 G). Wyróżniono również autorów recept na paliwa (M. Wasilczenko i L. Lipiński).

Podkreślając doskonałe wyniki techniczne jakie dał konkurs radziecki, z wielkim zainteresowaniem oczekujemy na rozwiązanie naszego konkursu, którego zamknięcie upływa 10 września br.

NRF

▲ W dniach 21—22 maja br. odbyły się w Essen-Mülheim międzynarodowe zawody modeli zdalnie sterowanych o puchar Królowej Belgijskiej. W zawodach wzięli udział zawodnicy 7 państw oraz jako obserwatorzy — misja radziecka z przedstawicielem ZSRR w FAI — Stiepanowem na czele. Zwyciężył zespół belgijski (trio- dr Gobeaux z synami) przed Niemcami (Stegmaier — ojciec i syn), zwycięzcami z lat ubiegłych.

W oddzielnej kategorii modeli sterowanych wyłącznie sterem kierunkowym pierwsze miejsce zajął R. Laiy (Belgia) o 3 punkty przed Niemcem Kurtke.

W kategorii szybowców zwycięzcą został Szwajcar A. Bichel. Zawodnicy angielscy zajęli 4 i 7 miejsce. („Aeromodeller", „Schweizer Aero-Revue").

NOWA ZELANDIA

Frank Bethwaite i Les Wright ponowili 16 kwietnia próbę poprawienia rekordu długotrwałości lotu modeli szybowców zdalnie sterowanych. Osiągnięto rekordowy wynik 3 h 24 min. Nazajutrz wynik ten został podwyższony do 3 h 28 min. Jest to wynik lepszy od rekordu świata należącego do tegoż samego F. Bethwaita („Aeromodeller").

WIELKA BRYTANIA

Modelarz P. Whittaker opracował i wypróbował w locie proste rozwiązanie napędu modeli samolotów dwusilnikowych. Zasada pokazana na rysunku polega na zastosowaniu giętkiego wału w osłonie z rurki aluminiowej do poruszania drugiego śmigła: przez jeden i ten sam silnik, którego przeróbka sprowadza się do zastąpienia tylnej pokrywy karteru przez obsadę duralową i dodatkowy wał korbowy. Wał drugiego śmigła jest ułożyskowany w obsadzie duralowej zamocowanej w miejscu drugiego silnika samolotu.

Opisany sposób może być zastosowany do budowy efektownych modeli redukcyjno-latających naszych samolotów np. „Pe-2", Tu-2", PZL „Łoś" itp. Odpowiedni silnik — 1,5 cm („Cezas").

Na powyższej zasadzie można także budować modele samolotów wielosilnikowych („Aeromodeller").

SILNIK 1,5 cm³
ŚMIGŁA: D=203×76 mm
CIĘŻAR MODELU — 715 G

KTO ZDOBYŁ NAGRODY

Podajemy wyniki Konkursu Czytelniczego Wydawnictwa MON i „Skrzydlatej Polski", ogłoszonego w nr 21(203).

I nagroda — komplet narzędzi modelarskich — **Albin Gańko** z Suwałk
II nagroda — komplet narzędzi modelarskich — **Członkowie Koła Techn.-Fizycznego przy Liceum Ogólnokształcącym** w Komarówce Podl.
III nagroda — modelarski silniczek samozapłonowy — **Ryszard Szafulski** z Wielunia
IV nagroda — modelarski silniczek samozapłonowy — **Walenty Wcisło** ze Świebodzic-Pełcznic
V nagroda — bon książkowy wartości 200 zł — **Michał Raszyński** z Jarocina Poznańskiego
VI nagroda — bon książkowy wartości 200 zł — **Artur Paciorek** z Krakowa
VII nagroda — bon książkowy wartości 200 zł — **Stanisław Fryga** z Jałowic, pow. Gubin
VIII nagroda — bon książkowy wartości 100 zł — **Jan Chromik** z Oświęcimia-Dwory
IX nagroda — bon książkowy wartości 100 zł — **Stanisław Januszewski** z Krakowa
X nagroda — bon książkowy wartości 100 zł — **Jerzy Stolarski** z Nysy
XI nagroda — komplet książek (5 szt.) — **Zbigniew Klimowicz** z Radoszowic, pow. Niemodlin
XII nagroda — komplet książek (5 szt.) — **Jacek Rozwadowski** ze Stalinogrodu
XIII nagroda — komplet książek (5 szt.) — **Leszek Mirecki** z Chorzowa
XIV nagroda — komplet książek (5 szt.) — **Lech Miłaczewski** z Wrocławia
XV nagroda — komplet książek (5 szt.) — **Jan Zaborowski** z Lęborka

CAŁOROCZNE ZAWODY SZYBOWCOWE „SKRZYDLATEJ POLSKI"

KOMUNIKAT NR 15

W ostatnim komunikacie podawaliśmy klasyfikację bieżącą Całorocznych Zawodów Szybowcowych zestawioną na dzień 30 czerwca. Pomimo, że w ciągu lipca nie padły żadne nowe wyczyny spełniające warunki poszczególnych konkurencji Całorocznych Zawodów, to jednak kolejne zestawienie punktacji na dzień 31 lipca wykazuje dość zasadnicze przesunięcia. Powodem tych zmian są jeszcze wyczyny czerwcowe, których oficjalne zgłoszenia i udokumentowania piloci nadesłali dopiero w lipcu. Przesunięcia rozegrały się zresztą tylko w zakresie miejsc od 1 do 15, a na pozostałych nie nastąpiły żadne zmiany. Rewelacją jest odebranie pierwszego miejsca Lucynie Bajewskiej, prowadzącej dotąd w punktacji od początku tegorocznych zawodów. Pozycję jej zajął Ludwik Misiek swoim rekordowym przelotem docelowym długości 552 km. Drugim ciekawym punktem przesunięć klasyfikacyjnych jest wejście na ósmą i dziewiątą pozycję pary reprezentantów Aeroklubu Wrocławskiego: Maksymiliany Czmielówny i Bolesława Kochanowskiego.

A oto pełny układ pierwszej piętnastki Całorocznych Zawodów, zestawiony na dzień 31 lipca:

	1.	Ludwik Misiek	—	6 162	pkt. —	wykonał	konkurencję	I i III
	2.	Lucyna Bajewska	—	5 312	pkt. —	wykonała	konkurencję	I i II
	3.	Ludwik Merło	—	5 202	„ —	„	„	I i II
4—	5.	Sławomir Makaruk	—	4 916	„ —	„	„	II i III
4—	5.	Adam Brzoza	—	4 916	„ —	„	„	II i III
	6.	Jerzy Dąmbski	—	4 710	„ —	„	„	II
	7.	Tadeusz Śliwak	—	4 294	„ —	„	„	II i III
	8.	Maksym. Czmielówna	—	3 856	„ —	„	„	II
	9.	Bolesław Kochanowski	—	3 819	„ —	„	„	I i III
	10.	Czesław Cnotliwy	—	3 698	„ —	„	„	II i III
	11.	Jan Rudnicki	—	3 592	„ —	„	„	III
	12.	Sławomir Cetner	—	3 335	„ —	„	„	II i III
	13.	Zbigniew Żółkoś	—	3 232	„ —	„	„	III
	14.	Roman Sochacki	—	3 016	„ —	„	„	III
	15.	Jerzy Pomianowski	—	2 080	„ —	„	„	III

Mgr. inż. KAZIMIERZ ALBIN
(dok. z n-ru 32)

Szybowce akrobacyjne

L-107 „LUNAK" (Czechosłowacja)

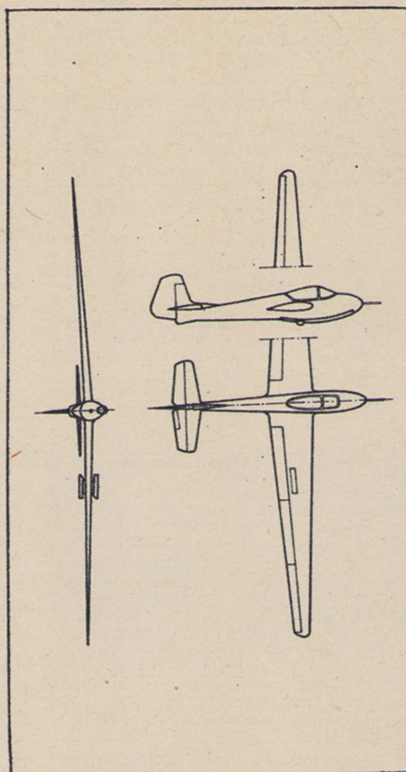
Szeroko znany szybowiec akrobacyjny, odznaczający się starannym opracowaniem i dobrym wykończeniem, nie pozbawiony jednak pewnych wad.

„Lunak" jest wolnonośnym średniopłatem, całkowicie drewnianym. Ma bardzo ładną linię kadłuba. Płat jego (jednodźwigarowy) wyposażony jest w klapy sprzężone z lotkami i w hamulce aerodynamiczne.

Szybowiec jest pilotażowo łatwy i przyjemny. Jego współczynnik obciążenia dopuszczalnego wynosi blisko 7. Istnieje pewna trudność z wprowadzeniem szybowca w korkociąg. „Lunak" zachowuje się dobrze w locie odwróconym i pilotaż jego w tym stanie nie nastręcza dodatkowych trudności.

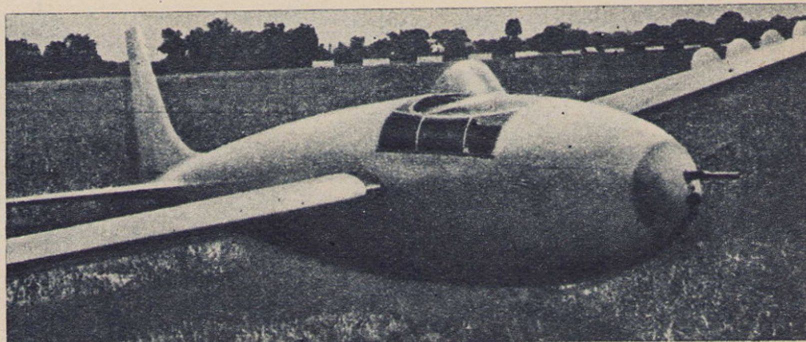
W porównaniu z „Jastrzębiem" „Lunak" ustępuje mu w figurach szybkich (beczka, korkociąg przekładany).

Z pozostałych zagranicznych szybowców akrobacyjnych na uwagę zasługują jeszcze dwa: francuski **„CM8-13"** oraz węgierski **„MOKA"**. Opisy ich Czytelnicy znajdą w tegorocznych numerach 1 i 12 naszego pisma.





Z lewej: rysunek „Lunaka" w trzech rzutach. Wyżej: „Lunak" na lotnisku. Niżej: szybowiec francuski „CM8-13". Rysunek i zdjęcie szybowca węgierskiego „Moka" zamieściliśmy w n-rze 1 z br.



Szybownictwo ZAGRANICĄ

ANGLIA. W większości angielskich klubów szybowcowych sezon tegoroczny rozpoczęty został już w kwietniu. Najdłuższy w tym miesiącu przelot wykonany został w dniu 9.4. przez Thompsona, który przeleciał trasę Coventry—Lympne 240 km. Nieco mniej, bo 222 km uzyskał w dniu 14.4. Frank Foster z londyńskiego klubu szybowcowego. 210 km przeleciał John Neilan na „Olimpii". Stephen Wills, drugi syn znanego nestora szybownictwa angielskiego, Philipa Willsa, próbował wykonać przelot warunkowy do srebrnej odznaki, jednak wylądował po przebyciu odległości 32 km.

(Aeroplane)

CZECHOSŁOWACJA. Z okazji 10-lecia wyzwolenia kraju przez Armię Radziecką, Zarząd Główny SVAZARM-u odznaczył szereg przodujących pracowników i członków organizacji najwyższą odznaką „Za ofiarną pracę". Wśród wyróżnionych znaleźli się m. in. konstruktorzy Smrcek, Dlouhy i Matejcek.

(Kridla vlasti)

WĘGRY. 20 maja był dniem dobrych wyników szybowników węgierskich. Pilot Domonkos Jozsef ustalił nowy krajowy rekord przelotu docelowo-powrotnego, przelatując na „Juniusie-18" trasę Farkashegy — Miskolc — Farkashegy, 2 × 160 km. Nieco mniej, bo 2 × 157,5 km uzyskał Sipos Istvan, również na „Juniusie-18". W tym samym dniu Lajos Legenyei (który brał udział w międzynarodowych zawodach szybowcowych na Żarze w r. 1949 — przyp. red.) ustalił nowy rekord odległości przelotu otwartego na trasie Harmashatarhegy — Szaszvaros (Rumunia), 380 km. Mitter Imre osiągnął 320 km, lądując również w Rumunii. Trzech dalszych pilotów uzyskało odległości 200 — 300 km.

(Repüles)

ANGLIA. Lorne Welch i Frank Irving dokonali pierwszego przelotu kanału La Manche na szybowcu dwumiejscowym. Wystartowali oni w dniu 14 maja z Lasham na szybowcu T-42, z zamiarem wykonania przelotu w kierunku południowym. Towarzyszył im Wally Kahn na szybowcu „Weihe". Po trzech godzinach lotu szybowce osiągnęły wybrzeże w okolicy Dowru. Kahn, nie posiadając kamizelki ratunkowej, wolał nie ryzykować „kąpieli" i wylądował. Natomiast załoga T-42 wykorzystała wznoszenie w cumulonimbusie i uzyskała wysokość 2500 m, co pozwoliło na kontynuowanie przelotu. Lot ślizgowy nad morzem trwał 20 minut i pochłonął 1300 m wysokości. Nad wybrzeżem francuskim piloci zastali doskonałe warunki termiczne co pozwoliło im na dalszy lot. Szybowiec minął Brukselę i po niespełna 6 godzinach lotu wylądował w Leuven w Belgii, po przebyciu ok. 400 km. Lotem tym Lorne Welch poprawił swój własny krajowy rekord odległościowy przelotu otwartego na szybowcu dwumiejscowym. (Poprzedni rekord ustalił on wspólnie ze swoją żoną, przelatując 248 km, również na T-42).

Przeloty Kanału La Manche wykonywane są sporadycznie i — jak dotąd — tylko z północy na południe. Pierwszym śmiałkiem, który przeleciał na szybowcu z Anglii do Francji, był Stephenson (1939). W r. 1950 przelecieli Kanał piloci Welch i Miller. Obecnie Welch jest pierwszym pilotem, który dokonał tego osobliwego wyczynu dwukrotnie.

(Aeroplane)

NIEMCY ZACHODNIE. 65-letni emeryt Konrad Immig, aktywny członek klubu szybowcowego w Padeborn, uzyskał ostatnio uprawnienia instruktorskie.

(Thermik)

HOLANDIA. Pilotka Tine Massink wykonała niedawno lot termiczny w czasie 5 godzin 13 minut, zagrażając poważnie krajowemu rekordowi kobiecemu, który wynosi 5 godzin 23 minuty, a ustalony został w r. 1939 na jednym z szybowisk polskich. Właścicielka rekordu, Ida van Zaanten jest obecnie jedną z niewielu w świecie pilotek samolotów komunikacyjnych.

(Avia Vliegwereld)

ANGLIA. Richard Prestwick wykonał w dniu 7 maja przelot ponad 300 km i uzyskał piętnastą w Anglii złotą odznakę szybowcową.

(Aeroplane)

USA. W czasie lotów wysokościowych na fali w Bishop w dniu 14 kwietnia br. pilotka Betsy Woodward oraz dr Joachim Küttner stwierdzili na wysokości 12—13 000 m temperaturę zewnętrzną rzędu — 80°C! Jest to prawdopodobnie najniższa temperatura, jaką kiedykolwiek zanotowano na szybowcu. Pod wpływem zimna na szybowcu Küttnera („Schweizer 2-25") unieruchomiony został całkowicie napęd hamulców i pilot miał niemało kłopotu z wytracaniem tej wysokości w locie nurkowym, aby zdążyć zejść przed wyczerpaniem się zapasu tlenu (czyżby 2-25 nie wykonywał korkociągu? — przyp. red.).

Podczas holowania szybowców w tym dniu, zanotowano w strefie rotorów przyspieszenia do 7 g!

(Thermik)

BRAZYLIA. George Münch ustalił nowy krajowy rekord przelotu docelowego i otwartego, przelatując odległość 332 km. W czasie lotu uzyskiwał on wielokrotnie wysokości rzędu 3—4,5 km i przeleciał m. in. odcinek 100 km w locie prostym, bez krążenia. Dane te świadczą o dobrych warunkach, jakie stwarza dla szybownictwa podzwrotnikowy klimat Brazylii. Lot wykonany został na szybowcu BN-1 konstrukcji brazylijskiej.

(Thermik)

NIEMCY ZACHODNIE. Georg Radetz ustalił w dniu 2 czerwca nowy krajowy rekord przelotu docelowego, 382 km. Z innych poważniejszych wyników należy wymienić przeloty 340 km (Peter Kunowski, „Kranich III", 18 kwiecień) oraz 304 km (Heinz Schönfeld, „Leistungs-Spatz", 7 maj). Obaj ostatni piloci startowali za wyciągarką.

(Thermik)

SZWAJCARIA. Hans Nietlispach wykonał w dniu 19 maja przelot długości 400 km. Jest to nowy szwajcarski rekord w przelocie otwartym. Lot wykonany został na szybowcu „Sky" konstrukcji angielskiej.

Tego samego dnia pilot Louis Neukomm przeleciał na „Olimpii" 305 km (docel.). Wreszcie Alwin Kuhn ustalił nowy rekord w przelocie docelowym, przelatując 355 km. Wszystkie wymienione przeloty zakończyły się lądowaniem w Niemczech wzgl. Austrii.

(Schweizer Aero Revue)

JUGOSŁAWIA. W okresie 10-lecia konstruktorzy jugosłowiańscy opracowali 14 nowych typów szybowców, w tym szybowce szkolne („Vrabac", „Cavka", „Roda", „Pionir"), wyczynowe („Triglav", „Soko", „Udarnik", „Jastreb", „Orao", laminarny KB-9, wodnoszybowiec „Jadran") oraz dwumiejscowe („Kobac" — do szkolenia, „Kosava" — wyczynowy). Większość z tych szybowców powstała w głównych ośrodkach techniki szybowcowej w Ljublianie i Zemunie.

Zorganizowany ostatnio przez jugosłowiański związek lotniczy (WSJ) konkurs konstrukcyjny wyłonił 3 dalsze ciekawe projekty szybowców: „Meteor", „Lasta" oraz „Ilindenka".

„Meteor", którego twórcą jest inż. Stanko Obad, jest szybowcem awangardowym o profilu laminarnym i metalowym kadłubie. Odznacza się smukłym kadłubem, bardzo dużą rozpiętością (20 m) i wydłużeniem (25). Na uwagę zasługują bardzo wąskie klapy wyporowe oraz nastawny w locie statecznik poziomy, służący do regulacji wyważenia podłużnego. Szybowiec posiada instalację tlenową i radio. Maksymalna doskonałość ma wynosić 1:42 przy prędkości 90 km/h. Mimo znacznego obciążenia powierzchni (28,5 kG/m²) minimalne opadanie ma wynosić zaledwie 0,54 m/sek przy prędkości 77 km/h (dane obliczeniowe). Przy prędkości 120 km/h opadanie wzrasta do 0,9 m/sek. Prędkość minimalna wynosi 67 km/h. Własności te kwalifikują „Meteora" jako typowy nowoczesny szybowiec przelotowy.

„Lasta" (jaskółka) jest dziełem zespołu w składzie: Szostarij, Dabinowic, Jedowac. Jest to szybowiec o wysokich zaletach użytkowych, odznaczający się charakterystyczną strzałą skrzydła oraz usterzeniem motylkowym. Rozpiętość jego wynosi 18 m, wydłużenie 19,8, obciążenie powierzchni 20 kG/m². Szybowiec osiąga maksymalną doskonałość — 1:32,5 przy prędkości 75 km/h. Opadanie minimalne wynosi 0,67 m/sek, prędkość minimalna 60 km/h. Przy prędkości 100 km/h opadanie wynosi 1,05 m/sek (dane obliczeniowe).

„Ilindenka" jest pierwszą konstrukcją szybowcową w Macedonii. Jest to normalny szybowiec wyczynowy o rozpiętości 15,2 m, wydłużeniu 16,2 i obciążeniu powierzchni 21,3 kG/m². Osiąga doskonałość maksymalną 1:26,5 przy prędkości 74 km/h.

(Aerosvet)

ANGLIA. Nicholas Goodhart wykonał w Bishop (Kalifornia, USA) lot falowy na wysokość absolutną — 11 277 m, co jest nowym rekordem brytyjskim. Przewyższenie wyniosło 7 315 m. Goodhart przebywa w Bishop już od dłuższego czasu. Poprzednio, w dniu 9 stycznia br., uzyskał wysokość absolutną 9 296 m.

(Schweizer Aero Revue)

FRANCJA. Rene Fonteilles wykonał przelot docelowo - powrotny 2 × 222 km, co jest nowym rekordem francuskim, a przejściowo nawet nieoficjalnym rekordem światowym. (Ostatecznym zdobywcą rekordu świata jest pilot Jerzy Wojnar, który uzyskał na „Jaskółce" odległość 2 × 240 km, w czerwcu br. przyp. red.). Znamienne jest, że Fonteilles wykonał swój rekordowy lot na szybowcu „Air-100", który uchodzi już dziś za przestarzały i zbyt powolny do tego rodzaju lotów.

(Schweizer Aero Revue)

AUSTRALIA. Selwyn Owen ustalił w dniu 5 stycznia krajowy rekord odległości przelotu docelowo-powrotnego, przebywając na szybowcu „Olimpia" trasę 2 × 116 km. Poprzednio, w grudniu 1954, załoga Bruce Hoffman - Brian Crer uzyskała na przestarzałym szybowcu „Falcon" (konstrukcji angielskiej z lat trzydziestych) przewyższenie 3 600 m, co jest australijskim rekordem krajowym w klasie dwumiejscówek.

(Sailplane)

WPŁYW KLAP NA WŁASNOŚCI SZYBOWCA W KRĄŻENIU USTALONYM

Mgr inż. WŁADYSŁAW NOWAKOWSKI

Szybowcowy Zakład Doświadczalny

Artykuły kol. Wojnara i kol. Zientka, zamieszczone w swoim czasie w „Skrzydlatej", zachęciły mnie do przyłączenia się do dyskusji nad założeniami do naszego nowego wysokowyczynowego szybowca.

Niestety, wspomniana dyskusja przybrała w międzyczasie formy nie rokujące nadziei na dojście do jakiegoś kompromisu, ze względu na to, że stała się napastliwa, wykazując przy tym duże „zacietrzewienie", tak, że nie jestem przekonany o celowości opublikowania opracowanego przeze mnie w międzyczasie artykułu na temat klap.

Gdyby — zdaniem — Redakcji — opublikowanie załączonego artykułu mogło wpłynąć na nadanie dalszej dyskusji bardziej obiektywnych cech, proszę o wykorzystanie go.

ZAGADNIENIE klap jest w szybownictwie otwarte od wielu lat. Sama koncepcja zastosowania klap była w swoim czasie wynikiem dążeń konstruktorów do „wypłaszczenia" biegunowej prędkości szybowca. Obwiednia pęku biegunowych dla różnych kątów wychylenia klap — jak na rys. 1 — dawała korzystną biegunową, jaką trudno było otrzymać na innej drodze.

Spodziewano się, że szybowiec o takiej biegunowej będzie znacznie korzystniej zachowywał się w krążeniu niż szybowiec bez klap, ale tych samych parametrów konstrukcyjnych.

Niestety, opinie pilotów nie zaspokajały najczęściej oczekiwań konstruktorów, którzy zniechęceni niepowodzeniem rezygnowali — na jakiś czas — ze stosowania klap w szybowcach. Niepowodzenie tłumaczyli sobie konstruktorzy brakiem odpowiednich klap szybowcowych, któreby zwiększały znacznie współczynnik siły nośnej, nie obniżając zbytnio na dużych kątach natarcia stosunku c^3_z/c^2_x od którego zależy prędkość opadania szybowca. Zagadnienie pozostawało nadal otwarte, a konstruktorzy czekali na opracowanie przez aerodynamików jakiejś „rewelacyjnej" klapy.

Taką właśnie klapą jest — według danych laboratoryjnych — klapa NACA-2h, zastosowana w szybowcu „Jaskółka", lecz opinie pilotów o przydatności tych klap w krążeniu są — niestety — nadal powściągliwe. Rozwiązanie tej pozornej zagadki możliwe jest drogą analizy krzywoliniowego lotu ustalonego.

Własności aerodynamiczne szybowca w ustalonym krążeniu (zakręcie) są różne od jego własności w ustalonym locie prostoliniowym. Najlepiej obrazuje to pęk biegunowych prędkości szybowca obliczonych dla ustalonego krążenia po torach o różnych promieniach „R". Rysunek 2 pokazuje taki właśnie pęk biegunowych obliczonych dla szybowca „Jaskółka".

Biegunowa prędkości lotu prostoliniowego, otrzymana z pomiarów, została w tym pęku oznaczona jako biegunowa w krążeniu po torze o nieskończenie wielkim promieniu $R = \infty$

Wspomniany pęk biegunowych można otrzymać najszybciej na drodze analitycznej, wystarczająco dokładnej dla naszych celów. Metoda ta pozwala poza tym na wyciągnięcie ogólniejszych wniosków niż metoda analityczno-graficzna.

W tym celu przez dwa punkty biegunowej prędkości lotu prostoliniowego — najlepiej dla Ve oraz V = 130—150 km/h — należy przeprowadzić aproksymującą ją krzywą o równaniu:

$$w = a \cdot v^3 + b \cdot v^{-1} \quad \ldots \quad (1$$

w którym: w jest prędkością opadania szybowca (m/s)
v jest prędkością po torze szybowca (m/s)
a oraz b są wielkościami stałymi dla danego typu szybowca i kąta wychylenia klap (patrz np. „Technika Lotnicza" Nr 3 z r. 1952 — „Szybka metoda obliczania osiągów szybowca", W. Nowakowski).

W ustalonym zakręcie prędkość po torze „vz" oraz prędkość opadania „wz" zmieniają się — przy stałym kącie natarcia — w zależności od kąta przechylenia szybowca „δ" (rys. 3) w myśl zależności:

$$v_z = v\frac{1}{\sqrt{\cos\delta}} \qquad w_z = w\frac{1}{\sqrt{\cos^3\delta}} \quad \ldots \quad (2)$$

w których „v" oraz „w" są prędkościami lotu prostoliniowego.

Wstawiając zależności (2) do zależności (1) i wyrażając cosδ przez

$$\mathrm{tg}\,\delta = \frac{v_z^2}{R \cdot g} \quad \ldots\ldots \quad (3)$$

otrzymujemy po prostych przekształceniach zależność, przy pomocy której możemy biegunową prędkości lotu prostoliniowego przeliczyć na biegunową prędkości w krążeniu po torze o promieniu R:

$$w_z = \left[a + \frac{b}{(R \cdot g)^2}\right] v_z^3 + b \cdot v_z^{-1} =$$

$$= w + \frac{b}{(R \cdot g)^2} \cdot v_z^3 \quad \ldots \quad (4)$$

W zależności tej: wz jest prędkością opadania (m/s) w krążeniu po torze o promieniu R (m) z prędkością vz (m/s)
w jest prędkością opadania w locie prostoliniowym z prędkością v = vz (m/s).

W myśl zależności (2) zmienia się — oczywiście — i najmniejsza prędkość lotu prostoliniowego szybowca „Vm". Wyrażając w niej cosδ przy pomocy zależności (3) otrzymujemy wzór pozwalający na obliczenie najmniejszej prędkości w krążeniu „Vmz" w zależności od wielkości najmniejszej prędkości lotu prostoliniowego — danego szybowca — oraz od wielkości promienia toru krążenia:

$$v_{mz} = \frac{1}{\sqrt[4]{\frac{1}{v_m^4} - \frac{1}{(R \cdot g)^2}}} \quad \ldots \quad (5)$$

Przy pomocy tej zależności odcięto na rys. 2 nieosiągalne odcinki biegunowych w krążeniu — obliczonych przy pomocy zależności (2) — ze względu na „przeciągnięcie" szybowca.

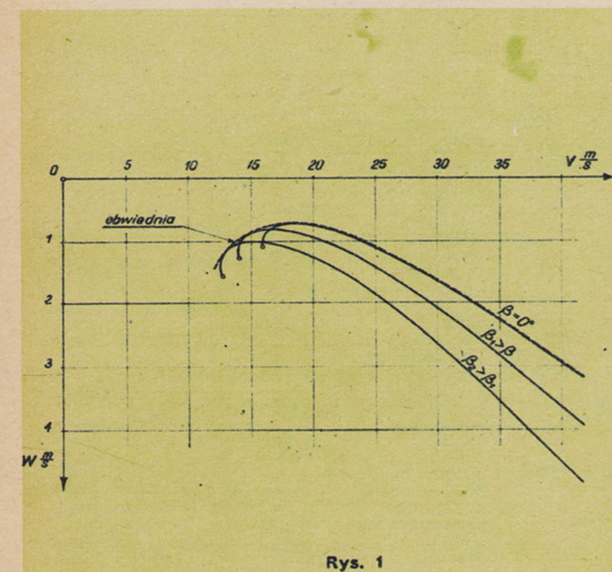
Z rys. 2 widzimy, że charakterystyczny dla biegunowej prędkości wierzchołek; odpowiadający ekonomicznej prędkości po torze przy której występuje najmniejsza prędkość opadania, przesuwa się w kierunku mniejszych prędkości po torze w miarę zmniejszania się promienia toru krążenia.

Wielkość — wspomnianej powyżej — ekonomicznej prędkości w krążeniu „vez" możemy obliczyć przez zróżniczkowanie zależności (4) i przyrównanie jej do zera. Po prostych przekształceniach otrzymujemy:

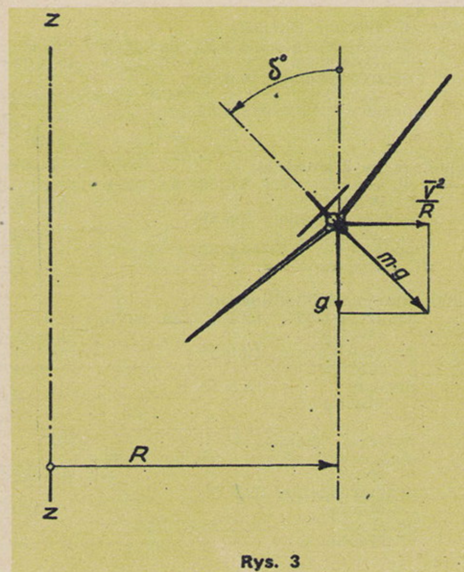
$$v_{ez} = \frac{1}{\sqrt[4]{\frac{1}{v_e^4} + \frac{3}{(R \cdot g)^2}}} \quad (6)$$

przy czym „ve" jest prędkością ekonomiczną — danego szybowca — w locie prostoliniowym.

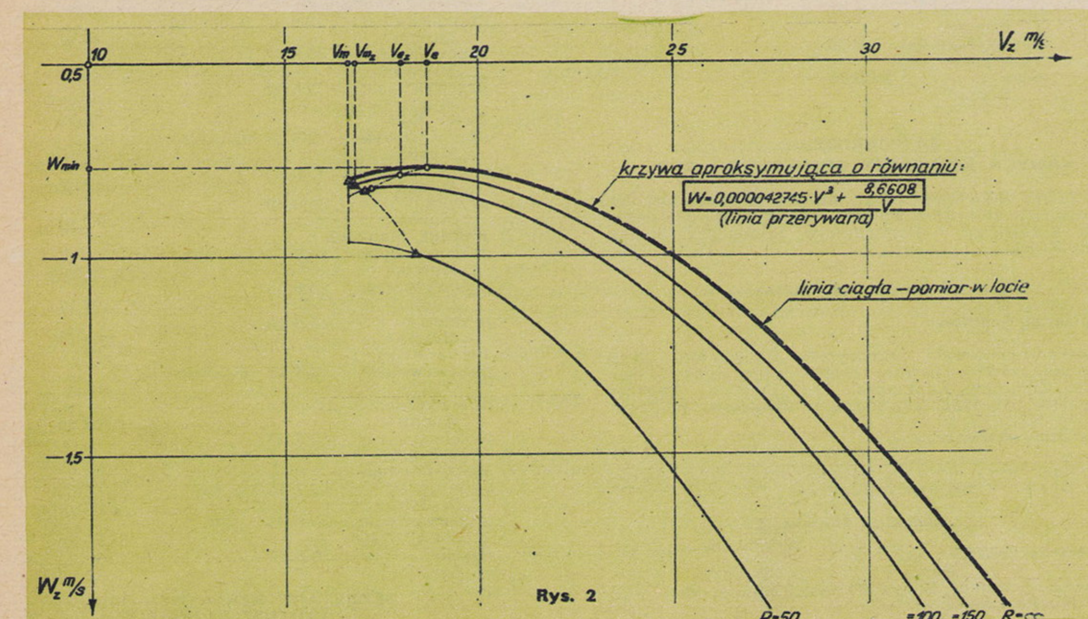
(Cdn.)



Rys. 1



Rys. 3



Rys. 2

BIULETYN AEROKLUBU PRL Nr 221

ZATWIERDZONE WYCZYNY

Komisja Sportowa APRL zotwierdziła następujące wyczyny, jako rekordy krajowe w klasie D:

KATEGORIA I — SZYBOWCE JEDNOMIEJSCOWE

Rekord krajowy odległości przelotu docelowo-powrotnego

Jerzy Wojnar (Aeroklub Krakowski), na szybowcu „Jaskółka Z" SP-1522, na trasie: Lisie Kąty, — Leszno — Lisie Kąty, dnia 18 czerwca 1955 r.
Łączna odległość przelotu **488,4 km**

Kobiecy rekord krajowy odległości przelotu docelowo-powrotnego

Maksymiliana Czmielówna (Aeroklub Wrocławski), na szybowcu „Jaskółka" SP-1315, na trasie: Mirosławice — Poznań — Mirosławice, dnia 18 czerwca 1955 r.
Łączna odległość przelotu **328,2 km**

Wyczyn homologowany — prędkość przelotu docelowego 300 km

Ludwik Misiek (Aeroklub Poznański), na szybowcu „Jaskółka" SP-1322, na trasie: Tarnowo Podgórne k/Poznania — Warszawa, Lotnisko Gocław (304,3 km), dnia 22 maja 1955 r.
Prędkość przelotowa **100,4 km/h**

Komisja Sportowa APRL zatwierdziła następujący wyczyn spadochronowy jako krajowy rekord w klasie F:

KATEGORIA I — SKOKI INDYWIDUALNE (DZIENNE)

Krajowy rekord celności skoku z wysokości 1000 m, z opóźnionym otwarciem spadochronu

Jerzy Łobodda (Aeroklub Warszawski), skok z samolotu (CSS-13) SP-ALC, dnia 20 czerwca 1955 r. na lotnisku Gocław w Warszawie
Średnia odległość lądowania dwóch skoków **24,35 m**

Komisja Sportowa APRL zatwierdziła następujące wyczyny jako diamenty do Złotych Odznak Szybowcowych:

Diamenty za przelot docelowy ponad 300 km

8(93) **Ludwik Misiek** — na szybowcu „Jaskółka" SP-1322, na trasie: Tarnowo Podgórne — Warszawa dnia 22 maja 1955 r. **304,3 km**

9(94) **Mieczysław Czempiński** na szybowcu „Jaskółka" SP-1323, na trasie: Tarnowo Podgórne — Warszawa dnia 22 maja 1955 r. **304,3 km**

10(95) **Ludwik Merło** — na szybowcu „Jaskółka" SP-1313, na trasie: Fordon — Kielce, dnia 18 czerwca 1955 r. **310 km**

11(96) **Jerzy Michalski** — na szybowcu „Mucha 100" SP-1496, na trasie: Warszawa — Krosno, dnia 18 czerwca 1955 r. **306 km**

12(97) **Stanisław Majerowski** — na szybowcu „Mucha 100" SP-1447, na trasie: Warszawa — Krosno, dnia 18 czerwca 1955 r. **306 km**

13(98) **Jan Gawęcki** — na szybowcu „Mucha 100", na trasie: Poznań — Kielce, dnia 18 czerwca 1955 r. **306 km**

Komisja Sportowa APRL przyznała Srebrne Odznaki Szybowcowe następującym pilotom:

21(885) **Andrzej Płaziński**
długotrwałość: 15.6.49 na szyb. „Salamandra" 5 h 27 min.
przewyższenie: 25.5.53 „ „Mucha" 1200 m
przelot: 26.5.55 „ „Mucha" 61 km

22(888) **Jan Gwóźdź**
długotrwałość: 24.9.54 na szyb. „Mucha" 5 h 26 min.
przewyższenie: 1.6.55 „ „Mucha" 1375 m
przelot: 22.9.54 „ „Mucha" 56 km

23(887) **Jan Kowalewski**
długotrwałość: 5.6.55 na szyb. „Jaskółka" 5 h 52 min.
przewyższenie: 5.6.55 „ „Jaskółka" 1400 m
przelot: 10.6.55 „ „Mucha" 55 km

24(888) **Mirosław Bokałło**
długotrwałość: 5.6.55 na szyb. „Mucha" 9 h 01 min.
przewyższenie: 5.6.55 „ „Mucha" 2350 m
przelot: 12.6.55 „ „Mucha" 52 km

25(889) **Jan Krygier**
długotrwałość: 12.6.55 na szyb. „Mucha" 5 h 26 min.
przewyższenie: 6.9.54 „ „Mucha" 1260 m
przelot: 28.5.55 „ „Mucha" 56 km

26(890) **Zygmunt Żołnierczuk**
długotrwałość: 5.6.55 na szyb. „Mucha" 6 h 26 min.
przewyższenie: 5.6.55 „ „Mucha" 1800 m
przelot: 12.6.55 „ „Mucha" 52 km

27(891) **Wiktor Sznurowski**
długotrwałość: 4.6.55 na szyb. „Mucha" 5 h 52 min.
przewyższenie: 4.6.55 „ „Mucha" 1500 m
przelot: 14.6.55 „ „Mucha" 98 km

28(892) **Bogusław Jaromin**
długotrwałość: 17.6.54 na szyb. „Mucha" 5 h 02 min.
przewyższenie: 17.6.55 „ „Mucha" 1175 m
przelot: 12.6.55 „ „Jaskółka" 56 km

29(893) **Wacław Kozielski**
długotrwałość: 17.6.55 na szyb. „Mucha" 5 h 34 min.
przewyższenie: 11.5.52 „ „Mucha" 1030 m
przelot: 25.5.53 „ „Mucha" 68 km

30(894) **Jan Pakulski**
długotrwałość: 27.5.55 na szyb. „Komar" 5 h 45 min.
przewyższenie: 15.6.55 „ „Komar" 1118 m
przelot: 17.6.55 „ „Komar" 100 km

31(895) **Andrzej Pachucy**
długotrwałość: 26.5.54 na szyb. „Mucha" 5 h 11 min.
przewyższenie: 26.5.54 „ „Mucha" 1070 m
przelot: 18.6.55 „ „Mucha" 54 km

32(896) **Jerzy Piekutowski**
długotrwałość: 5.6.55 na szyb. „Mucha" 6 h 46 min.
przewyższenie: 5.6.55 „ „Mucha" 1550 m
przelot: 18.6.55 „ „Mucha" 53 km

33(897) **Stanisław Gondek**
długotrwałość: 6.6.55 na szyb. „Mucha" 6 h 25 min.
przewyższenie: 6.6.55 „ „Mucha" 2050 m
przelot: 18.6.55 „ „Mucha" 52 km

34(898) **Eugeniusz Borgula**
długotrwałość: 4.6.55 na szyb. „Żuraw" 5 h 16 min.
przewyższenie: 6.6.55 „ „Żuraw" 2100 m
przelot: 18.6.55 „ „Żuraw" 110 km.

35(899) **Jerzy Ziemborak**
długotrwałość: 5.6.55 na szyb. „Mucha" 5 h 59 min.
przewyższenie: 5.6.55 „ „Mucha" 1750 m
przelot: 19.6.55 „ „Mucha" 82 km

36(900) **Stanisław Mańkowski**
długotrwałość: 12.5.55 na szyb. „Mucha" 6 h 42 min.
przewyższenie: 19.6.55 „ „Mucha" 1200 m
przelot: 15.6.55 „ „Mucha" 53 km

37(901) **Andrzej Wiśniewski**
długotrwałość: 19.6.55 na szyb. „Mucha" 5 h 50 min.
przewyższenie: 22.5.55 „ „Mucha" 1270 m
przelot: 22.5.55 „ „Mucha" 82 km

38(902) **Wiesław Zarycki**
długotrwałość: 4.6.55 na szyb. „Komar" 6 h 50 min.
przewyższenie: 5.6.55 „ „Komar" 1740 m
przelot: 22.6.55 „ „Komar" 112 km

ZATWIERDZENIE NOWYCH KOMISARZY SPORTOWYCH ARPL

Komisja Sportowa APRL zatwierdziła dodatkowo, na wniosek zainteresowanych aeroklubów, następujących Komisarzy i Pomocników Komisarzy Sportowych APRL:

Aeroklub Robotniczy Rzeszów II

Komisarze Sportowi:

Tadeusz Gołębiewski, Mieczysław Dąbkowski, Jerzy Rzewuski, Adam Gruda, Stefan Furmaniak, Paweł Dzida, Zbigniew Kędziorek, Jan Ogłoblin, Zbigniew Słonowski, Włodzimierz Gąsior, Zbigniew Winnicki.

Pomocnicy Komisarzy

Stanisław Wasil, Andrzej Pamuła, Jerzy Pietrzak, Roman Dryja, Władysław Adamczyk.

Aeroklub Słupski

Komisarze Sportowi

Franciszek Szemat, Borys Wilhelmi, Roman Matys, Cezary Muchorowski.

Aeroklub Śląski

Komisarze punktów kontrolnych

Władysław Werner, Stanisław Stępień, Jan Liszka, Mieczysław Chehelski, Julian Dąbek, Marian Cieśluk, Władysław Kasprzyk, Franciszek Kędzierski, Władysław Sękala.

SEKRETARZ AEROKLUBU PRL
TADEUSZ REJNIAK

BIULETYN AEROKLUBU PRL Nr 222

ZATWIERDZONE WYCZYNY

Komisja Sportowa APRL zatwierdziła następujący wyczyn jako rekord krajowy w klasie D:

KATEGORIA I — SZYBOWCE JEDNOMIEJSCOWE

Rekord krajowy odległości przelotu docelowego

Ludwik Misiek (Aeuroklub Poznański), na szybowcu „Jaskółka" SP-1324, na trasie: Podrzewie — Tyszowce, dnia 18 czerwca 1955 r.
Uzyskana odległość przelotu **552,3 km**

Komisja Sportowa APRL shomologowała następujący wyczyn szybowcowy, pretendujący do zatwierdzenia jako krajowy rekord Niemieckiej Republiki Demokratycznej w klasie D:

KATEGORIA II — SZYBOWCE DWUMIEJSCOWE

Odległość przelotu docelowo-powrotnego

Pilot **Peter Rolf** (NRD) z pasażerem **Fritz Fliegauf** (NRD), na szybowcu „Bocian" SP-1564, na trasie: Lisie Kąty — Inowrocław — Lisie Kąty, dnia 14 lipca 1955 r.
Łączna odległość przelotu **180 km**

Komisja Sportowa APRL zatwierdziła następujący wyczyn jako diament do Złotej Odznaki Szybowcowej:

Diament za przelot docelowy ponad 300 km

14(99) **Jerzy Martyniec** — na szybowcu „Mucha 100", na trasie Lisie Kąty — Mirosławice, dnia 30 maja 1955 r. **320 km**

Komisja Sportowa APRL przyznała Srebrne Odznaki Szybowcowe następującym pilotom:

39(903) **Gerard Szymański** —
długotrwałość: 16.5.55 na szyb. „Mucha" 5 h 37 min
przewyższenie: 28.5.55 „ „Mucha" 1550 m
przelot: 4.6.55 „ „Mucha" 62 km

40(904) **Jerzy Jewdokimow**
długotrwałość: 16.5.55 na szyb. „Komar" 5 h 35 min
przewyższenie: 1.6.55 „ „Mucha" 1350 m
przelot: 5.6.55 „ „Mucha" 53 km

41(905) **Witold Lewandowski**
długotrwałość: 7.6.55 na szyb „Mucha" 5 h 57 min
przewyższenie: 6.6.55 „ „Mucha" 1700 m
przelot: 18.6.55 „ „Mucha" 124 km

42(906) **Tadeusz Słonina**
długotrwałość: 4.6.55 na szyb. „Mucha" 5 h 47 min
przewyższenie: 26.5.55 „ „Mucha" 1500 m
przelot: 18.6.55 „ „Mucha" 124 km

43(907) **Stanisław Michalczuk**
długotrwałość: 28.5.55 na szyb. „Mucha" 5 h 12 min
przewyższenie: 28.5.55 „ „Mucha" 1200 m
przelot: 22.6.55 „ „Mucha" 55 km

44(908) **Jan Schiller**
długotrwałość: 4.6.55 na szyb. „Mucha" 5 h 59 min
przewyższenie: 3.6.55 „ „Mucha" 1350 m
przelot: 22.6.55 „ „Mucha" 55 km

45(909) **Julian Ziobro**
długotrwałość: 4.6.55 na szyb. „Mucha" 5 h 09 min
przewyższenie: 1.6.55 „ „Mucha" 1300 m
przelot: 22.6.55 „ „Mucha" 124 km

46(910) **Gerhard Münzner**
długotrwałość: 22.6.55 na szyb. „Mucha" 5 h 32 min
przewyższenie 25.6.55 „ „Mucha" 1725 m
przelot: 25.6.55 „ „Mucha" 124 km

47(911) **Peter Rolf**
długotrwałość: 2.7.55 na szyb. „Mucha" 5 h 26 min
przewyższenie: 25.6.55 „ „Mucha" 1434 m
przelot: 29.6.55 „ „Mucha" 90 km

48(912) **Helmut Mauksch**
długotrwałość: 14.7.55 na szyb. „Mucha" 5 h 30 min
przewyższenie: 25.6.55 „ „Mucha" 1250 m
przelot: 25.6.55 „ „Mucha" 124 km

49(913) **Heinz Attig**
długotrwałość: 14.7.55 na szyb. „Bocian" 6 h 00 min
przewyższenie: 29.6.55 „ „Mucha" 1375 m
przelot: 2.7.55 „ „Sohaj" 75 km

50(914) **Fritz Fliegauf**
długotrwałość: 15.7.55 na szyb. „Bocian" 5 h 42 min
przewyższenie: 29.6.55 „ „Sohaj" 1550 m
przelot: 25.6.55 „ „Sohaj" 62 km

SEKRETARZ AEROKLUBU PRL
TADEUSZ REJNIAK

REGULAMIN I SAMOLOTOWYCH MISTRZOSTW POLSKI LOTNICTWA SPORTOWEGO

KALENDARZ MISTRZOSTW

a) Mistrzostwa juniorów:

30.09.55 I Konkurencja: Zlot na punktualność (i dokładność przyziemienia).
II Konkurencja: Próba kotwiczenia.
1.10.55 III Konkurencja: Start na bramkę. Przelot nawigacyjny na małej wysokości. Polowe lądowanie.
2.10.55 IV Konkurencja: Próba pilotażowa (akrobacja podstawowa i dokładność przyziemienia).
V Konkurencja: Strzelanie z broni małokalibrowej i przebycie toru przeszkód.
3.10.55 VI Konkurencja: Przelot nawigacyjny na średniej wysokości. Lądowanie na punkt ze stojącym śmigłem.
Zakończenie mistrzostw, ogłoszenie wyników i rozdanie nagród.
4.10.55 Powrót załóg do jednostek macierzystych.

b) Mistrzostwa seniorów:

5.10.55 I Konkurencja: Zlot na punktualność (i dokładność przyziemienia z użyciem klap).
II Konkurencja: Próba kotwiczenia.
6.10.55 III Konkurencja: Próba jakości startu. Przelot nawigacyjny na małej wysokości. Próba dokładności przyziemienia bez użycia klap.
7.10.55 IV Konkurencja: Próba pilotażowa (wykonanie nakazanych figur akrobacji). Lądowanie z bramki.
V Konkurencja: Strzelanie z broni małokalibrowej i przebycie toru przeszkód.
8.10.55 VI Konkurencja: Przelot nawigacyjny na średnich wysokościach. Próba dokładności lądowania na punkt z użyciem klap.
9.10.55 VII Konkurencja: Próba pilotażowa (dowolne figury akrobacji w ograniczonym czasie w zakresie dopuszczalnym obowiązującymi instrukcjami).
Zakończenie mistrzostw, ogłoszenie wyników i rozdanie nagród.

Postanowienia ogólne

Pierwsze Samolotowe Mistrzostwa Polski Lotnictwa Sportowego organizuje Zarząd Główny Ligi Przyjaciół Żołnierza wspólnie z Aeroklubem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, a przeprowadzeniem ich kieruje kolektyw, skład którego określi specjalne zarządzenie organizacyjne.

Mistrzostwa rozgrywane są w dwóch klasach, oddzielnie dla juniorów i seniorów wg następujących postanowień:

a) klasa juniorów

W Mistrzostwach mogą brać udział jednoosobowe załogi, przy czym na zlot na punktualność pilot ma prawo zabrać ze sobą mechanika.

Zawodnik powinien posiadać:

1) świadectwo pilota samolotowego wydane przez ZLC,
2) co najmniej drugą klasę wyszkoleniową pilota samolotowego,
3) ważne badania lotniczo-lekarskie oraz aktualną kontrolę techniki pilotażu w zakresie posiadanych uprawnień,
4) wiek od 18 do 25 lat.

Uwaga: Pilot występujący w klasie juniorów nie może być zawodowym instruktorem samolotowym.

Zawodnicy startują na sprzęcie aeroklubu macierzystego typu „CSS-13" wyposażonym w spadochrony ratownicze (siedzeniowe), barografy, sprzęt pomocniczy do kotwiczenia samolotów pod odkrytym niebem, pełne wyposażenie, przybory nawigacyjne i mapy w promieniu 250 km od Warszawy, książki pokładowe, dokumenty pilota i zegarek czasowy.

Kierownictwo poszczególnych aeroklubów na podstawie eliminacji wewnątrzklubowych zgłosi w terminie do dnia 15.09.55 imienny wykaz zawodników licząc po dwie załogi na każdy aeroklub. W zgłoszeniach należy określić załogi Nr 1, Nr 2. Organizator zastrzega sobie prawo dopuszczenia do udziału w Mistrzostwach dodatkowych załóg, nie reprezentujących regionalnych aeroklubów.

b) klasa seniorów

W Mistrzostwach mogą brać udział jednoosobowe załogi.

Pilot musi posiadać:

1) świadectwo pilota samolotowego wydane przez ZLC,
2) minimum I klasę wyszkoleniową pilota samolotowego,
3) ważne badania lotniczo-lekarskie oraz kontrolę techniki pilotażu w zakresie posiadanych uprawnień.

Zawodnicy startują na sprzęcie macierzystego aeroklubu typu „Zlin-26", wyposażonym w spadochrony ratownicze, siedzeniowe, barografy, mapy w promieniu 250 km od Warszawy, przyrządy do kotwiczenia samolotów pod odkrytym niebem, komplet przyrządów nawigacyjnych, dokumentację sprzętu i osobistą oraz zegarek czasowy.

Kierownictwo poszczególnych aeroklubów na podstawie eliminacji wewnątrzklubowych zgłosi do dnia 15 września br. imienny wykaz załóg, licząc po dwie załogi z aeroklubów: Krakowskiego, Łódzkiego, Poznańskiego, Stalinogrodzkiego, Warszawskiego i Wrocławskiego oraz po jednej załodze z każdego nie wymienionego wyżej aeroklubu. W zgłoszeniach aerokluby wymieniają załogę Nr 1 i Nr 2. Organizator zastrzega sobie prawo dopuszczenia do udziału w Mistrzostwach dodatkowych załóg nie reprezentujących aeroklubów regionalnych.

PROGRAM I SAMOLOTOWYCH MISTRZOSTW POLSKI W KLASIE JUNIORÓW

I Konkurencja:

Wszystkie załogi oprócz załóg warszawskich startują do zlotu na punktualność ze swoich lotnisk macierzystych i wykonują przelot na lotnisko Gocław (bez międzylądowań) po trasach zgłoszonych u operacyjnego w ZG LPŻ zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Wysokość na trasie H = 500 m, kontrolny punkt trasy m. Piaseczno, do lotniska — ze zniżeniem do 300 m. Załogi Aeroklubu Warszawskiego wykonują zlot na punktualność na tych samych warunkach, startując jednak: załoga Nr 1 z Lublina, lotnisko Radawiec, załoga Nr 2 z Łodzi, lotnisko Aleksandrów.

Miejsce startów i czasy lądowań dla załóg spoza aeroklubów regionalnych zostanie określone po nadesłaniu zgłoszeń. Obowiązują następujące czasy przylotów poszczególnych załóg na lotnisko Gocław:

dla załogi	łódzkiej	—	załoga Nr 1	godz.	09.00;	załoga Nr 2 godz.	10.35
„ „	krakowskiej	—	„ „	„	09.05;	„ „ „	10.40
„ „	poznańskiej	—	„ „	„	09.10;	„ „ „	10.45
„ „	stalinogrodzkiej	—	„ „	„	09.15;	„ „ „	10.50
„ „	wrocławskiej	—	„ „	„	09.20;	„ „ „	10.55
„ „	warszawskiej	—	„ „	„	09.25;	„ „ „	11.00
„ „	lubelskiej	—	„ „	„	09.30;	„ „ „	11.05
„ „	mieleckiej	—	„ „	„	09.35;	„ „ „	11.10
„ „	kieleckiej	—	„ „	„	09.40;	„ „ „	11.15
„ „	białostockiej	—	„ „	„	09.45;	„ „ „	11.20
„ „	ostrowskiej	—	„ „	„	09.50;	„ „ „	11.25
„ „	krośnieńskiej	—	„ „	„	09.55;	„ „ „	11.30
„ „	olsztyńskiej	—	„ „	„	10.00;	„ „ „	11.35
„ „	inowrocławskiej	—	„ „	„	10.05;	„ „ „	11.40
„ „	bielsko-bialskiej	—	„ „	„	10.10;	„ „ „	11.45
„ „	rzeszowskiej	—	„ „	„	10.15;	„ „ „	11.50
„ „	świdnickiej	—	„ „	„	10.20;	„ „ „	11.55
„ „	gliwickiej	—	„ „	„	10.25;	„ „ „	12.00

Uwaga: Wszystkie samoloty muszą być wyposażone w sprzęt pilotażowo-nawigacyjny. Regulacja czasu obowiązuje według sygnału czasu Polskiego Radia, podanego w przeddzień realizowanej konkurencji o godz. 12.00. Punktualność przylotu mierzona będzie na taśmie mety wyłożonej na lotnisku Gocław, którą załoga musi przeciąć na wysokość 100 m. Po przeleceniu nad taśmą załoga wykonuje prawidłowe okrążenie nad lotniskiem wg. wyłożonych znaków.

Dolot do lotniska z KPT m. Piaseczno musi być wykonany w locie prostolinijnym, dokładnie w kierunku KPT i kontrolowany będzie przy pomocy pelengatora. W lądowaniu oceniany będzie profil przyziemienia i obliczenie. Obowiązuje lądowanie na trzy punkty, obliczenie do lądowania bez poprawiania. W przypadku wiatru silniejszego niż 8 m/sek, będzie wyłożony znak — lądowanie na koła.

II Konkurencja:

Po wylądowaniu i zakołowaniu na miejsce postoju wszystkich samolotów biorących udział w Mistrzostwach zawodnicy przystąpią do kompletnego polowego zakotwiczenia samolotów. Komisja sędziowska oceni czas trwania kotwiczenia, jego prawidłowość i ogólny stan techniczny sprzętu. (Wyposażenie sprzętu, dokumenty na podstawie których samolot dopuszczono do udziału w Mistrzostwach). W przypadku poważniejszych usterek technicznych zawodnik zostaje z Mistrzostw wyeliminowany.

III Konkurencja:

Próba polega na starcie na bramkę o wysokości 1 m i szerokości nie większej jak 20 m z odległości wybranej przez zawodnika. Wykonanie próby polega na bezpiecznym przeprowadzeniu samolotu nad bramką. Zerwanie taśmy bramki lub dotknięcie ziemi przez samolot po przeleceniu bramki powoduje niezaliczenie wymienionej próby. Bezpośrednio po starcie załoga odchodzi do wykonania zadania nawigacyjnego. Próba ta polega na wykonaniu lotu według zadania otrzymanego w zamkniętej kopercie na 15 min. przed startem. Po powrocie z trasy i po przelocie nad taśmą mety na lotnisku Gocław załoga wchodzi w trasę prostokątną zgodnie z wyłożonymi znakami startowymi i przystępuje do wykonania polowego lądowania w ograniczonym znakami prostokącie. Szerokość prostokąta wynosi 30 m, długość 200 m. Dłuższe boki prostokąta wytyczone będą chorągiewkami w łożu wiatru, a boki krótsze zostaną ograniczone białymi taśmami. Wykonanie próby polega na przyziemieniu samolotu wewnątrz prostokąta i zakończeniu dobiegu jak najbliżej taśmy stanowiącej początek prostokąta. Dotknięcie ziemi jakąkolwiek częścią samolotu przed prostokątem względnie dobieg samolotu poza wyznaczone granice prostokąta powoduje niezaliczenie danej próby.

IV Konkurencja:

Próba pilotażowa w akrobacji podstawowej polega na przybyciu w określonym czasie na nakazaną wysokość 1 200 m nad lotnisko i wykonaniu dwóch zwitek korkociągu w lewo, zwrotu bojowego w lewo, wywrotu lewego, pętli, przewrotu, prawego, zwrotu bojowego w lewo, dwóch zwitek korkociągu w prawo, pętli, przewrotu lewego, ósemki, po czym odejście po nakazanej trasie w locie poziomym w ciągu 3-ch minut, wejście w trasę prostokątną i lądowanie z obliczenia bez gazu na trzy punkty przy literze „T". Minimalna wysokość pilotażu 500 m.

W próbie tej ocenia się jakość wykonania figur, płynność łączenia wiązanki, eksploatację sprzętu, czas pilotażu, utratę wysokości i zachowanie miejsca w strefie. W lądowaniu ocenia się profil i miejsce przyziemienia na trzy punkty.

V Konkurencja:

Konkurencja polega na wykonaniu strzelania z KBKS z pozycji leżącej, klęczącej i stojącej na strzelnicy (odległość do tarczy 50 metrów) oraz przebyciu toru przeszkód.

VI Konkurencja:

Próba polega na wykonaniu zadania nawigacyjnego otrzymanego na 15 min. przed startem w zamkniętej kopercie. Po przejściu mety na lotnisku Gocław na wysokości H = 600 m pilot zatrzymuje silnik i ląduje na punkt określony na lotnisku. Pomiar odległości przeprowadza się między lewym kołem podwozia, a chorągiewką znajdującą się w środku wyłożonego znaku. Niezatrzymanie śmigła powoduje niezaliczenie omówionej próby. Po przyziemieniu obowiązuje dobieg na wprost.

PROGRAM I SAMOLOTOWYCH MISTRZOSTW POLSKI W KLASIE SENIORÓW

I Konkurencja:

jak w klasie juniorów — dla I-ej konkurencji. Obowiązują następujące czasy przylotów poszczególnych załóg na lotnisko Gocław:

dla załogi	łódzkiej	—	załoga Nr 1	godz.	09.00;	załoga Nr 2 godz.	10.50
„ „	krakowskiej	—	„ „	„	09.05;	„ „ „	10.45
„ „	poznańskiej	—	„ „	„	09.10;	„ „ „	10.40
„ „	stalinogrodzkiej	—	„ „	„	09.15;	„ „ „	10.35
„ „	wrocławskiej	—	„ „	„	09.20;	„ „ „	10.35
„ „	warszawskiej	—	„ „	„	09.25;	„ „ „	10.10
„ „	lubelskiej	—	„ „	„	09.30;		
„ „	mieleckiej	—	„ „	„	09.35;		
„ „	kieleckiej	—	„ „	„	09.40;		
„ „	białostockiej	—	„ „	„	09.45;		
„ „	ostrowskiej	—	„ „	„	09.50;		
„ „	krośnieńskiej	—	„ „	„	09.55;		
„ „	olsztyńskiej	—	„ „	„	10.00;		
„ „	inowrocławskiej	—	„ „	„	10.05;		
„ „	bielsko-bialskiej	—	„ „	„	10.15;		
„ „	rzeszowskiej	—	„ „	„	10.20;		
„ „	świdnickiej	—	„ „	„	10.25;		
„ „	gliwickiej	—	„ „	„	10.30;		

Uwagi dotyczące I-szej konkurencji — jak w klasie juniorów.

II Konkurencja:

— jak w klasie juniorów dla II-ej konkurencji.

III Konkurencja:

Jakość startu, przelot nawigacyjny na małej wysokości oraz lądowanie bez klap z nad bramki o wysokości 1 m. Załoga startuje ze stałego dla wszystkich załóg miejsca, według kolejności ustalonej losowaniem. Punktowana jest jakość startu wg. oceny komisji sędziowskiej. Następnie zawodnik odchodzi na trasę nawigacyjną na małej wysokości, realizując szczegółowe zadanie otrzymane w zamkniętej kopercie na 15 min. przed startem. Po powrocie z trasy załoga wykonuje lądowanie w wyznaczonym miejscu na lotnisku, przechodząc nad bramką o wysokości 1 m bez klap. Punktowana jest długość dobiegu samolotu po przejściu na bezpiecznej wysokości nad bramką. Zerwanie taśmy bramki powoduje niezaliczenie próby tej konkurencji.

IV Konkurencja:

Próba pilotażowa akrobacji na samolocie akrobacyjnym polega na wykonaniu nakazanych figur na nakazanej wysokości i miejscu w nakazanym czasie. Wykaz i kolejność figur zawodnik otrzymuje w zamkniętej kopercie na 15 minut przed startem. Zakończenie pilotażu — na wysokości 500 m. Po wejściu w trasę prostokątną zawodnik dokonuje lądowania na trzy punkty z użyciem klap, przy literze „T". Oceniana jest dokładność lądowania i profil.

V Konkurencja:

— jak w klasie juniorów, V Konkurencja.

VI Konkurencja:

— jak w klasie juniorów, z wyjątkiem lądowania, które odbywa się z pracującym silnikiem. Obliczenie do lądowania z zakrętu o 90°. Poprawianie obliczenia do lądowania — podciąganiem lub ślizgiem — do-

(Ciąg dalszy na str. 16)

CHIŃSKIE REPORTAŻE

W PEKINIE

KRZYSZTOF DONIGIEWICZ

(Korespondencja własna „Skrzydlatej Polski")



Nasi instruktorzy i mechanicy zwiedzili w czasie swego pobytu w Pekinie wiele zabytków miasta, oprowadzani przez towarzyszy z Centralnego Klubu Obrony i Sportu Chińskiej Republiki Ludowej.

SPOTKANIE nasze z towarzyszami z Centralnego Klubu Obrony i Sportu Chińskiej Republiki Ludowej nastąpiło w Ambasadzie Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Było ono nacechowane bezpośredniością, bardzo serdeczne. Po oficjalnym zapoznaniu się gospodarze od razu wzięli nas pod swoją opiekę, troszcząc się o każdy drobiazg. Pobyt nasz w Pekinie trwał cztery dni. Trudno jest naprawdę opisać to wszystko cośmy tu widzieli, a zarazem przekazać wrażenia. Postaram się jednak przedstawić ogólnie jak najwięcej.

Najbardziej zabytkowymi, historycznymi budowlami Pekinu są: Pałac Zimowy i Pałac Letni chińskich cesarzy. Zajmują one olbrzymie połacie terenu, tworząc po prostu oddzielne miasta. Każdy z panujących powiększał obszar pałacowy dobudowując nowe, piękne fragmenty zabudowań. Wszystkie one miały swoje szczególne znaczenie i były czemuś poświęcone, w zależności od upodobań cesarza. Całość oczywiście służyła — i taki był cel zasadniczy — wymogom osobistym panującego. Niesposób oddać w słowach piękna rzeźb, rozwiązań architektonicznych i tęczowych kolorów zdobiących każdy szczegół.

Przy swej wielkości i pięknie budowle Pekinu różnią się jeszcze rodzajem stylu. Architektura ich jest wszędzie inna, nie podobna jedna do drugiej. W salach pałacowych znajduje się wiele historycznych pamiątek świadczących o kulturze narodu, jak np. kute w brązie naczynia z czasów Ju-I-Dzou, minerały, książki, obrazy z różnych epok itp. Wiele z pięknych pałaców było w swoim czasie zniszczonych, jak np. Pałac Letni Juchojuań, zdewastowany w r. 1860 przez zajmujące Pekin wojska angielskie i francuskie. Odbudowany w 1888 r., powtórnie ulega zniszczeniu i rozgrabieniu w 1900 r. przez tzw. zjednoczoną armię ośmiu państw kapitalistycznych na czele z Anglią, Ameryką i Japonią. W r. 1937 pałac Juchojuań został zniszczony prawie doszczętnie. Dopiero w r. 1949 po wyzwoleniu Pekinu przez Chińską Armię Ludową, pałac przeszedł w ręce narodu. Patrząc na Pekin i zachwycając się pięknem jego historycznych zabytków, słuchając opowiadań naszych przewodników o metodach rządów cesarzy chińskich i ich nielicznej kliki zauszników, która dla swych osobistych wygód i korzyści wszelkimi sposobami niewolniczo-feudalnego ustroju wyzyskiwała naród, jesteśmy głęboko wzruszeni.

Miara cierpliwości narodu chińskiego przebrała się w końcu. Stare przysłowie, mówiące, że „kiedy naród westchnie — będzie burza", spełniło się. Dzisiaj, pod przewodnictwem Partii Komunistycznej i ukochanego wodza Mao-Tse-Tunga, naród chiński olbrzymimi krokami wychodzi z zacofania, w które pogrążyli go panujący cesarze i późniejsi, rodzimi wasale zagranicznego kapitału.

Dzisiaj Pekin, tchnący atmosferą starożytności — to jednak nowe już miasto, miasto postępu, nowych osiągnięć na każdym odcinku życia, zarówno w dziedzinie rozwoju technicznego jak kulturalnego i socjalnego. Nowoczesne, olbrzymie fabryki produkujące najbardziej skomplikowane maszyny, obrabiarki, narzędzia rolnicze — pracują pełną parą. Nowe dzielnice mieszkaniowe, ze wszystkimi urządzeniami służącymi potrzebom ludzi pracy, rozrastają się w tempie imponującym. Z dnia na dzień wykuwa się i rośnie świadomość polityczna mas pracujących, zwiększają się szeregi klasy robotniczej. Setki tysięcy młodzieży obojga płci zdobywa zawód i kształci się w różnych dziedzinach nauki. Miasto tętni nowym życiem, życiem ludzi szczęśliwych i wolnych, budujących z olbrzymim zapałem i samozaparciem jasne jutro narodu.

Chińscy gospodarze przez cztery dni naszego pobytu w Pekinie starali się wypełnić nam w pełni czas zawarty między spaniem a jedzeniem, obwożąc nas po Pekinie, z czego byliśmy niezmiernie zadowoleni. Serdeczność, umiar i grzeczność, to niezwykle piękne cechy Chińczyków, którymi nas rozbroili i zawojowali. W pierwszych dniach pobytu w Chinach mieliśmy też możność zapoznania się z kuchnią chińską, o której tyle słyszeliśmy w kraju, a która nam wszystkim przypadła do gustu.

Z takimi wrażeniami opuszczaliśmy w dniu 23 maja Pekin, udając się do Czan-Tia-Kou, by rozpocząć tam powierzone nam zadanie.

(Cdn.)

REGULAMIN I SAMOLOTOWYCH MISTRZOSTW POLSKI LOTNICTWA SPORTOWEGO

(Ciąg dalszy ze str. 15)

puszczalne tylko do wysokości początku wyrównania. Niestosowanie się do tego nakazu powoduje niezaliczenie tej próby w wymienionej konkurencji. Wyznaczona komisja sędziowska ocenia konkurencję jak w klasie juniorów.

VII Konkurencja:

Próbę pilotażową w zakresie wykonania dowolnych figur akrobacji przez poszczególnych zawodników w ramach obowiązujących instrukcji dla danego typu wykonuje się w określonym czasie do 5 minut. Najniższa dopuszczalna wysokość wykonania figur wynosi H = 500 m. Program dowolnej akrobacji zawodnika powinien być złożony kierownikowi Mistrzostw na jeden dzień przed wykonaniem konkurencji. W próbie tej ocenia się jakość wykonania figur, płynność łączenia, eksploatację sprzętu, czas pilotażu, zachowanie miejsca pilotażu oraz ilość figur. Po wykonaniu figur wejście w trasę prostokątną i lądowanie, z obliczenia o 90° przy literze „T".

PUNKTACJA MISTRZOSTW SAMOLOTOWYCH POLSKI W KLASIE JUNIORÓW I SENIORÓW

I Konkurencja — w klasie juniorów i seniorów

Za konkurencję tę zawodnik otrzymuje 150 pkt. dodatnich, z których traci po 5 punktów za każde pełne 30 sekund przedwczesnego lub spóźnionego przybycia na metę w stosunku do wyznaczonej godziny przylotu. Za każde pełne 50 sek. przedwczesnego lub spóźnionego przybycia powyżej 5-ciu minut załoga traci po 10 punktów. Przedwczesne lub spóźnione przybycie powyżej 10-ciu minut w stosunku do wyznaczonego czasu nie podlega w ogóle punktowaniu.

II Konkurencja — w klasie juniorów i seniorów

W konkurencji tej zawodnicy otrzymują punkty za sprawność kotwiczenia wg. wzoru 150-5T, przy czym „T" oznacza rzeczywisty czas trwania kotwiczenia za każdą rozpoczętą minutę.

Za prawidłowość kotwiczenia zawodnik otrzymuje punkty w ilości od 0 do 50 pkt. w zależności od oceny komisji sędziowskiej.

III Konkurencja — w klasie juniorów

Za próbę polegającą na starcie i przelocie nad bramką zawodnik otrzymuje punkty wg. wzoru 300 — 2 L, gdzie L stanowi długość od miejsca startu do bramki. W przypadku zerwania taśmy bramki lub dotknięcia samolotem powierzchni lotniska za bramką następuje niezaliczenie wymienionej próby. Za próbę przelotu nawigacyjnego załoga otrzymuje 200 pkt dodatnich, z których traci po 20 pkt za każdą pełną minutę opóźnienia ukończonego przelotu w stosunku do wyznaczonego czasu. Ponadto za wykonanie zadania nawigacyjnego załoga otrzymuje punkty dodatnie od 0 do 100 w zależności od oceny komisji sędziowskiej. Opóźnienie ukończenia etapu powyżej 10-ciu minut w stosunku do wyznaczonego czasu lub pominięcie jednego z punktów zwrotnych trasy powoduje niezaliczenie punktacji za próbę nawigacyjną. Za próbę polowego lądowania w prostokącie zawodnik otrzymuje punkty wg wzoru 200-L, przy czym L oznacza rzeczywistą długość lądowania wartościowaną po jednym punkcie za każdy rozpoczęty metr i mierzoną od początku prostokąta do lewego koła podwozia samolotu.

III Konkurencja — w klasie seniorów

Za próbę polegającą na ocenie jakości wykonania startu zawodnik otrzymuje punkty wg. wzoru od 0 do 50. Punktacja próby dotyczącej lotu nawigacyjnego na małej wysokości jest taka sama jak odnośna w III Konkurencji klasy juniorów. Za próbę lądowania znad bramki zawodnik otrzymuje punkty wg. wzoru 400-L, gdzie L stanowi odległość od bramki do końca dobiegu samolotu.

IV Konkurencja — w klasie juniorów i seniorów

Za konkurencję IV zawodnicy w klasie juniorów i seniorów otrzymują punkty dodatnie w następującej ilości: za próbę pilotażową od 0 do 325, w zależności od oceny komisji sędziowskiej, oraz za próbę oceny lądowania od 0 do 50, również w zależności od oceny komisji sędziowskiej.

V Konkurencja — w klasie juniorów i seniorów

Za konkurencję powyższą załogi otrzymują punkty dodatnie od 0 do 100, w zależności od oceny komisji sędziowskiej.

VI Konkurencja w klasie juniorów i seniorów

Za próbę nawigacyjną załogi otrzymują punkty na zasadach Konkurencji III, dotyczącej próby nawigacyjnej. Za próbę lądowania na punkty zawodnik w klasie juniorów otrzymuje pkty wg. wzoru 200-2L, przy czym L oznacza rzeczywistą odległość od chorągiewki oznaczającej punkt do lewego koła podwozia samolotu, mierzoną w linii prostej i wartościowaną po jednym punkcie za każdy rozpoczęty metr. Za wkołowanie na płótno punktowe lub kierunkowe załogi tracą 30 pkt. Za próbę lądowania na punkt w klasie seniorów zawodnik otrzymuje punkty wg. wzoru 100-L, mierzoną jak wyżej.

VII Konkurencja — w klasie seniorów

Za konkurencję VII zawodnik otrzymuje punkty dodatnie od 0 do 500, w zależności od oceny komisji sędziowskiej.

Postanowienia końcowe

1. Do wszystkich konkurencji załogi startują według kolejności wylosowanych numerów startowych.
2. We wszystkich konkurencjach i próbach, w których punktowanie załóg uzależnione jest od obiektywnej oceny komisji sędziowskiej — komisje te składać się będą z trzech do pięciu sędziów punktujących próbę, przy tym każdy sędziuje indywidualnie. Jako ostateczną wartość punktową przyjmowana będzie ocena środkowa po odrzuceniu oceny najniższej i najwyższej.
3. Zwycięzcą konkurencji dnia i całych zawodów zostaje załoga, która w danej konkurencji lub w danym dniu czy wreszcie całych zawodach zdobędzie największą ilość punktów.
4. Na podstawie klasyfikacji ostatecznej przyznane zostaną tytuły:
   Mistrza Polski w pilotażu samolotowym klasy juniorów.
   Mistrza Polski w pilotażu samolotowym klasy seniorów.
   Mistrza Akrobacji Lotniczej w klasie seniorów oraz nagrody.
5. Klasyfikacja bieżąca załóg ogłaszana będzie codziennie wieczorem po zakończeniu konkurencji danego dnia. Klasyfikacja ostateczna ogłoszona zostanie w ostatnim dniu zawodów po rozegraniu wszystkich konkurencji.
6. Reklamacje w sprawie klasyfikacji i ocen poszczególnych załóg zawodnicy mogą wnosić do kierownika zawodów w ciągu dwóch godzin od chwili oficjalnego ogłoszenia wyników. Reklamacje te rozpatruje i rozstrzyga ostatecznie komisja sędziowska.
7. Za nieprzestrzeganie przez zawodników postanowień niniejszego regulaminu oraz obowiązujących instrukcji i przepisów bezpieczeństwa lotu jak również za niesportowe zachowanie się — kolektyw kierowniczy zawodów może wobec winnych zastosować kary, do wykluczenia z dalszego udziału w zawodach łącznie.
8. Szczegółowe instrukcje wykonania poszczególnych prób i konkurencji podane zostaną dodatkowo na odprawach zawodników poprzedzających każdy dzień lotny.
9. W razie zaistnienia konieczności organizator imprezy ma prawo przedłużyć lub skrócić zawody, a także wnieść pewne zmiany do niniejszego regulaminu.
10. Do interpretowania niniejszego regulaminu upoważniony jest kolektyw kierowniczy zawodów.

ZARZĄD GŁÓWNY
LIGI PRZYJACIÓŁ ŻOŁNIERZA

ORGAN AEROKLUBU PRL
WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Redaguje zespół. Redaktor Naczelny Jerzy R. Konieczny. Opracowanie graficzne Stanisław Kopf. Adres redakcji — Warszawa 40, ul. Długa 52 — tel. 6-61-01. Niezamówionych rękopisów i ilustracji nie zwraca się. Cena pojedynczego numeru 0.70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł. Zaprenumerować można u listonoszy miejskich i wiejskich oraz w agencjach i urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 10 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze. Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju ze zleceniem wysyłki za granicę udziela oraz zamówienia przyjmuje Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch", Sekcja Eksportu Warszawa, Aleje Jerozolimskie 119. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

B-6-10701

Numer podpisano do druku dnia 9 sierpnia 1955 r.
Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego. Zam. 4313/C.